



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 152]  
No. 152]

नई दिल्ली, बुधवार, जुलाई 25, 2007/श्रावण 3, 1929  
NEW DELHI, WEDNESDAY, JULY 25, 2007/SHRAVANA 3, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 जुलाई, 2007

सं. टीएएमपी/12/2007-वीसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के प्रचालनों के लिए इसके दरमान की समीक्षा करने हेतु विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/12/2007-वीसीटीपीएल

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(जून, 2007 के 28वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के प्रचालनों के लिए इसके दरमान की समीक्षा करने हेतु विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 28 फरवरी, 2007 से संबंधित है।

2. वीसीटीपीएल का दरमान इस प्राधिकरण द्वारा अगस्त, 2005 में अंतिम बार संशोधित किया गया था जोकि 31 मार्च, 2007 तक वैध था। दरमान की वैधता बाद में तीन माह के लिए 30 जून, 2007 तक अथवा वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल प्रस्ताव के अंतिम निपटान तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की गई थी।

3. वीसीटीपीएल के प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:

- (i). संशोधित प्रशुल्क दिश-निर्देशों के खंड 3.1.8 में विनिर्दिष्ट है कि इस प्राधिकरण द्वारा एक बार निर्धारित प्रशुल्क 3 वर्षों के लिए वैध होगा बशर्त टीएएमपी द्वारा किसी अलग मामले में अथवा पूर्व रिकस्यत करार में निम्न अवधि स्पष्टतः निर्धारित नहीं की गई हो। तथापि, वीसीटीपीएल ने संशोधित प्रस्तावित दरमान की वैधता एक वर्ष अर्थात् 2007-08 के लिए प्रस्तावित है।
- (ii). इसने वर्तमान प्रशुल्क को और एक वर्ष के लिए जारी रखने का निम्नलिखित आधारों पर प्रस्ताव किया है:
  - (क). व्यापार ने प्रशुल्क के वर्तमान स्तर को स्वीकार किया है और, इसलिए, घाटा स्थिति के बावजूद इसने वर्तमान प्रशुल्क में मुख्यतः व्यापार के हित में संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है।
  - (ख). अगल एक वर्ष में, इसे उम्मीद है कि कुछ विकास होंगे जैसे आईसीडी यातायात में बदलाव (निजी कंटेनर रेल प्रचालक के प्रवेश के मद्देनजर), इसके पड़ोस में स्थित स्थानीय उद्योगों द्वारा उत्पादन/निर्यात की शुरुआत की संभावना, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल आदि से मेन-लाइन सेवाओं के प्रचालनों की शुरुआत आदि। वीसीटीपीएल के कंटेनर यातायात पर इन कारकों का प्रभाव निश्चित नहीं है।
  - (ग). उपर्युक्त के मद्देनजर, भविष्य अवधि के लिए कंटेनर यातायात में अनिश्चितता है। इस बात की संभावना भी है कि यदि मात्रा 1 लाख टीईयू को छूती है तो इसका प्रभाव लाइसेंस करार के निबंधनों के अनुसार लिए जाने वाले निवेश निर्णयों पर पड़ेगा। परिणामस्वरूप, इसका प्रशुल्क पर प्रभाव पड़ेगा। इसने निवेदन किया है कि यह बेहतर स्थिति होगी कि तीन वर्षों के यातायात अनुमान अगले वर्ष में दिए जाएं। अतः इसने अपने प्रस्ताव पर एक वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि पर विचार करने का अनुरोध किया है।
  - (घ). इसने प्रारंभिक प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया का अप्रचरण भी दिया है जोकि उस समय लागत विवरण में प्रदर्शित घाटा स्थिति के मद्देनजर दो वर्ष की अवधि की समाप्ति पर प्रशुल्क में श्रेणीकृत वृद्धि लिए जाने के इसके अनुरोध के आधार पर दो वर्ष की अवधि के लिए किया गया था।

(iii). यातायात:

- (क). पिछले आदेश में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित कंटेनर की अपेक्षाकृत वास्तव में प्रहस्तित कंटेनर यातायात नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

विवरण	2005-06	2006-07
प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कंटेनर (हमारे पिछले आदेश में)	63,000	80,000
वास्तविक प्रहस्तित कंटेनर	47,276	50,328 (वास्तविक फरवरी, 2007 तक) 55,422 (पूरे वर्ष के लिए अनुमान)

- (ख). वर्ष 2005-06 और 2006-07 में प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर साक्ष्यगत में वृद्धि की धीमी गति के कारण निम्नलिखित कारकों पर आरोप है:

- समर्पण कि वर्ष 2004-05 के दौरान और कुछ वर्ष 2005-06 में आईसीडी कर्गों के रूप में टर्मिनल द्वारा प्राप्त, कॉनकॉर द्वारा किए गए विभिन्न उपायों के कारण पश्चिमी तट पर रैक उपलब्धता में शानदार सुधार के कारण अचानक कम हुआ है।
- आईसीडी कंटेनरों के संदर्भ में पश्चिमी तट पर स्थिति में, मुद्रा/पीपाभाव और उत्तरी भारत के बीच डबल स्टैक ट्रेनों की शुरुआत से, सुधार आया है।
- अप्रैल, 2006 में तीसरे कंटेनर टर्मिनल अर्थात् गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लि0 के शुरु होने के पश्चात् न्हावा-सेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनलों में भीड़ एकदम से कम हुई है।
- नई दिल्ली-दादरी से मुम्बई-मुद्रा-पीपाभाव का रेल भाड़ा, आयातों और निर्यातों दोनों के लिए, नई दिल्ली-दादरी-मुम्बई कोरिडोर की तुलना में कम है।
- पश्चिमी तट पर समुद्री भाड़ा विशाखापत्तनम में उपलब्ध की तुलना में कम रहता है।

- (ग). निजी कंटेनर रेल प्रचालकों के वर्ष 2007-08 के दौरान प्रचालन शुरू करने की उम्मीद है। इससे वीसीटीपीएल टर्मिनल को/से आईसीडी यातायात में क्रमिक वृद्धि हो सकती है। तथापि, यह उम्मीद की

जाती है कि सुधार मुख्यतः आईसीडी और यान्त्रिक कंटेनरों की बचत स्थायीकरणों में वृद्धि के कारण होगा। इस अनुमान के आधार पर, वीसीटीपीएल ने पिछले वर्ष के धुपुट की अपेक्षा वर्ष 2007-08 के लिए कंटेनर यातायात में 35 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है। तदनुसार, वर्ष 2007-08 के लिए धुपुट अनुमान 75,000 टीईयू है।

## (iv). व्यय:

- (क). प्रचालन, अनुरक्षण और प्रशासन की जनशक्ति की वर्तमान संख्या 85 है। प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम तथा अनुरक्षण श्रम पर व्यय में पिछले वर्ष के दौरान हुए व्यय की अपेक्षा प्रचलित थोक मूल्य सूचकांक (इन्फ्लेक्शन) के आधार पर 8.58 प्रतिशत तक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।
- (ख). डीजल लागत 1.88 लिटर/टीईयू के वर्तमान औसत ईंधन उपभोग और प्रचलित दर में 8.58 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित की गई है।
- (ग). सैशनी करने के लिए बिजली उपभोग में 5 प्रतिशत तक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।
- (घ). मरम्मत और अनुरक्षण भवन के सकल प्रखंड के खुलन पर 1 प्रतिशत और संयंत्र तथा मशीनरी के सकल प्रखंड पर 2 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
- (ङ). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान राजस्व हिस्सा संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अगले सफल बोलीदाता (अपफंट शुल्क अतिरिक्त) द्वारा उल्लिखित राजस्व स्टीम के निवल वर्तमान मूल्य (एनपीवी) पर लागत के रूप में स्वीकार किया गया था। वर्ष 2007-08 के लिए, रॉयल्टी लाइसेंस करार के अनुसार एमजीटी पर अनुमानित की गई है और पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुसरण किए गए दृष्टिकोण के अनुसार द्वितीय उल्लेख तक सुविचारित किया गया है।
- (च). पट्टा किराये वीपीटी के दरमान में यथा निर्धारित रु० 1.811 प्रति वर्ग मीटर प्रति पखवाड़ा की दर पर लाइसेंस करार के अनुसार वीपीटी से लिए गए 1,64,000 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्र पर अनुमानित किए गए हैं।
- (छ). उपस्कर किराया प्रभार आउट-सोर्सिंग एजेंसियों द्वारा उल्लिखित प्रचलित दरों पर अनुमानित यातायात पर अनुमानित किए गए हैं। यार्ड से जेट्टी और विलोमत, यार्ड के भीतर भी, कंटेनरों को लाने-ले जाने के लिए आंतरिक परिवहन के प्रयोजन के लिए, यह रु० 150 प्रति 20' कंटेनर और रु० 200 प्रति 40' कंटेनर पर आउटसोर्स किया गया है। महंगाई में वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है।
- (ज). औद्योगिक समग्र जोखिम नीति के अधीन इसकी परिसंपत्तियों और वृक्षीय पक्ष देयता के लिए वर्षाव बीमा कवर लिया गया है। लाइसेंस करार के निबंधनों के मद्देनजर, रेल माउंटेड घाट क्रेनों और सब्ड़ गैन्ट्री क्रेनों का उनके प्रतिस्थापन मूल्य पर बीमा करवाया गया है जबकि अन्य परिसंपत्तियां उनकी लागत पर बीमा करवाई गई हैं। प्रीमियम वर्ष 2006-07 के लिए भुगतान की गई दरों के अनुसार वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित किया गया है।
- (झ). अन्य प्रचालन व्यय मूलतः प्रत्यक्षतः धुपुट और बांधने/खोलने, प्रसीतन, अनुरक्षण आदि जैसी विभिन्न प्रचालन गतिविधियों से संबंधित है। ये व्यय प्रत्यक्षतः धुपुट के अनुपात में अनुमानित किए गए हैं। रेल ग्रहस्तन के लिए वीपीटी स्टाफ तैनाती प्रभार वार्षिक आधार पर सुविचारित किए गए हैं और महंगाई में वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है। जनशक्ति, सुरक्षा, जल, आदि जैसे अन्य व्यय महंगाई को देखते हुए 8.58 प्रतिशत प्रति वर्ष वृद्धि पर अनुमानित किए गए हैं।
- (ञ). वीसीटीपीएल द्वारा 5 वर्षों की अवधि के लिए डीपी वर्ल्ड और युनाइटेड लाइनर एजेंसीज के साथ एक तकनीकी जानकारी करार किया गया है। पिछले संशोधन के दौरान, इस संव्यवहार का 'परिचय कम' स्थापित करते हुए इसके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए, अगले प्रशुल्क संशोधन आयकर निर्धारण आदेश के सत्यापन की शर्त पर, परियोजना की शेष अवधि पर परिशोधित की गई है। इसने निवेदन किया है कि आयकर निर्धारण कार्यवाहियां प्रगति पर हैं और निर्धारण आदेश आज की तारीख तक प्राप्त नहीं हुए हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, इसने पिछले संशोधन के दौरान यथा अंगीकृत समान संव्यवहार पर विचार करने और इस मद को लागत रूप में स्वीकार करने का अनुरोध किया है।
- (ट). मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के अनुसार उपस्कर के मानकों के आधार पर परिकलित किया गया है। पिछले संशोधन के दौरान, टीएएमपी ने अपफंट शुल्क राशि रु० 3.19 करोड़ को अलग रखते हुए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड को लिया था जोकि वीसीटीपीएल द्वारा पूंजीकृत किया गया था और मूल्यहास दरें घटाए गए सकल प्रखंड पर लागू की गई थीं। वीसीटीपीएल द्वारा इसी संव्यवहार का अनुसरण वर्ष 2007-08 के लागत विवरण में किया गया है।
- (ठ). विपणन व्ययों सहित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय प्रचलित लागत पर 8.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित किए गए हैं।
- (ड). अपफंट शुल्क भुगतान और पट्टा धारण भूमि प्रीमियम पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए संव्यवहार के अनुसार परियोजना की शेष अवधि में परिशोधित कर दिया गया है।

- (द). कार्य पूंजी के अनुमानन के प्रयोजन के लिए, ऋणदाता एक माह के राजस्व पर अनुमानित किए जाते हैं, भंडारण और पुर्जें छह माह के औसत उपभोग, रोकड़ और बैंक जमा राशियाँ एक माह के नकद व्ययों और मौजूदा देवताएं 15 दिन के औसत व्ययों को मान लिया गया है।
- (v). वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए (वास्तविक फरवरी, 2007 तक और अनुमान मार्च, 2007 के लिए) प्रतिवेदित वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा स्थिति और प्रस्तुत के मौजूद स्तर पर लागत विवरण में वर्ष 2007-08 के लिए प्रदर्शित लागत स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

रूपये लाखों में

क्र. सं.	विवरण	2004-05 वास्तविक	2005-06 वास्तविक	2006-07 फरवरी 2007 तक वास्तविक/ मार्च 2007 के लिए अनुमान	2007-08 अनुमान
1.	मातायात टीईयू में	46838	47276	55522	75000
2.	प्रचालन आय	985.39	1118.06	1534.61	2126.35
3.	कुल प्रचालन लागत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिष्यय	1004.24	793.64	825.45	987.30
4.	सुलभता	646.42	625.80	573.17	537.83
5.	एफएआई-एफएआई	2398	267	(-)11.58	(-)11.39
6.	क्षमता उपयोग से संबद्ध निवेश पर प्रतिलाभ	398.82	361.36	413.75	717.89
7.	प्रतिलाभ के परचात निवल अधिशेष (2-3-4+5-6)	(-)1061.11	(-)660.09	(-)289.34	(-)128.06
8.	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	(-)107.68%	(-)59.03%	(-)18.85%	(-)6.02%

- (vi). लागत बचत उपाय/दक्षता संवर्धन

प्रस्तुत निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, पिछले चक्र में दक्षता सुधार के कारण अर्जित लागत कटौती पर प्रस्तुत की प्रत्येक आवधिक समीक्षा के दौरान विचार किया जाता है। इस संबंध में, इसने लागत बचत/दक्षता सुधार अर्जित करने के लिए उठाए गए निम्नलिखित अतिसक्रिय कदम प्रस्तुत किए हैं:

- (क). बिजली उपभोग में कमी लाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं जिनसे बिजली के उपभोग में पर्याप्त कमी आई है:
- > बिजली के उपभोग को मापने और नियंत्रित करने के प्रयोजन से टर्मिनल को 9 जोन में बांटा गया है। बिजली उपभोग का दैनिक अनुवीक्षण किया जाता है।
  - > योजना बनाकर और प्रचालन तथा सुरक्षा जरूरतों के आधार पर धूमक का समायोजन करते हुए उच्च मस्त रोशनी पर पूर्ण नियंत्रण रखा जाता है।
  - > 'स्वचालित स्विचिंग सेंसर्स' सभी उच्च मस्त टॉवरों पर संस्थापित किए गए हैं जो सूर्योदय पर स्विच ऑफ और सूर्यास्त पर स्विच ऑन सुनिश्चित करता है।
  - > कार्वासीय वातानुकूलन, रोशनी, कैंकटेरिया हीटिंग उपकरण आदि बिजली स्टॉक साथ ही विभागों के प्रमुखों द्वारा भी गस्त लगाते हुए पूर्णतः विनियमित किए जाते हैं।
  - > गृह समाचार पत्रक और टर्मिनल में सभी स्थानों पर 'ऊर्जा बचाएँ' नारों के प्रदर्शन के माध्यम से जागरूकता अभियान चलाया जाता है।
  - > बिजली के सुनियोजित उपभोग के संबंध में लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं और सख्ती से अनुपालन किया जाता है।

परिणामस्वरूप, औसत बिजली उपभोग में देखे गए गिरते स्तर और इससे बिजली लागत में बचत नीचे दी गई है:

अवधि	औसत बिजली लागत/इकाई (रूपयों में)	औसत बिजली लागत/टीईयू (रूपयों में)	औसत बिजली इकाई/टीईयू (केल्विन/घंटा में)	घाट केनों का औसत ऊर्जा उपभोग प्रति टीईयू (केल्विन/घंटा में)
अप्रैल 04-मार्च 05	6.10	239	39	4.88
अप्रैल 05-मार्च 06	5.84	205	35	4.19
अप्रैल 06-मार्च 07	5.08	146	29	4.12

## (ख). डीजल का संरक्षण:

इसी प्रकार, विभिन्न अति-सक्रिय कदमों के कारण डीजल के उपयोग में पर्याप्त की लाई गई है। उदाहरणार्थ, (i) याई में नीमरण इस प्रकार धरणबद्ध तरीके से पुनर्व्यवस्थित किया गया है कि आरटीजीसी रीच स्टेकरों की अपेक्षा अधिक इस्तेमाल किए जाएंगे; (ii) इंजनों के मन्दन समय में भारी कमी की गई है; (iii) डीजल जेनरेटर के समय-समय पर सही रखरखाव से डीजल उपयोग में आई कमी नीचे दर्शाई गई है:

औसत डीजल उपयोग लिटर/घंटा

	आरटीजीसी	आरएस-45	आरएस-10
2005-06	16.00	18.60	11.00
2006-07	14.61	15.82	10.78

(ग). उपर्युक्त के मद्देनजर, इसने अनुरोध किया है कि वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान बिजली और डीजल लागत में अनुमानित अर्जित क्रमशः ₹ 11.31 लाख, ₹ 29.37 लाख और ₹ 51.16 लाख को इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में लिया जाए।

(viii). पिछले नुकसानों के 50 प्रतिशत समायोजन के पश्चात और दक्षता सुधार के कारण अर्जित लागत का दावा करने के पश्चात अर्जित और अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आस्सेसीई) निम्नलिखित है:

वर्ष	पिछले नुकसानों के 50 प्रतिशत के समायोजन से पहले आस्सेसीई और दक्षता सुधार के कारण लागत में कमी का प्रभाव	पिछले नुकसानों के 50 प्रतिशत के समायोजन के पश्चात और दक्षता सुधार के कारण लागत में कमी का प्रभाव
2003-04	(-)12.97%	(-)12.97%
2004-05	(-)10.04%	(-)13.71%
2005-06	(-)5.55%	(-)18.26%
2006-07	(-)2.37%	(-)16.89%
2007-08	12.32%	(-)7.30%

## (ix). दरमान:

लागत विवरण में प्रदर्शित घटा स्थिति के बावजूद, इसने अपने दरमान में निम्नलिखित संशोधन/समन्वयन के अलावा प्रशुल्क के वर्तमान स्तर को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है:

(क). प्रमापी कंटेनरों (अति-आयामी कंटेनर) की अधोष्णा/गलत घोषणा के लिए एक नई प्रशुल्क मद ₹ 3000/- प्रति कंटेनर प्रस्तावित की गई है। वर्तमान दरमान में, यह प्रभार कंटेनर स्थिति में बदलाव के अंतर्गत शामिल है। भ्रम की स्थिति से बचने के लिए इस प्रभार को स्पष्ट करने का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है।

(ख). इसने शिपिंग लाइनों पर आरोप्य कारणों से इसके बर्थ में 2 घंटे से अधिक की अवधि के लिए निष्क्रिय खड़े होने वाले कंटेनर पोतों के लिए ₹ 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग की वसूली का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित प्रभार कामगारों, सामग्री और वाहन, सुरक्षा और सतर्कता, रोशनी, हाऊसकीपिंग और विभिन्न सुविधाओं का अनुरक्षण, कैटीन और चिकित्सा सुविधाओं आदि के रूप में टर्मिनल सुविधाओं के प्रयोग के लिए प्रचालक को प्रतिपूर्ति के लिए शामिल किया गया है।

(ग). विभिन्न अन्य गतिविधियों जैसे लघु भ्रमणों, मंडारों/यात्रियों को पोत से उतारना/चढ़ाना, घाट से बाहर आपूर्ति करने वाले पोतों की बर्थिंग, इंधन, आदि के लिए अन्य गैर-कंटेनर पोतों को अनुमति दिए जाने पर वीसीटीपीएल को कोई आपत्ति नहीं है। लाइसेंस करार में भी वीपीटी की सहमति की शर्त पर इसके बर्थ में गैर-कंटेनर कार्गो पोतों के प्रहस्तन के लिए प्रावधान किया गया है। उपर्युक्त के बावजूद, इसे विधिवत मान्यता दिए जाने की आवश्यकता है कि कंटेनर टर्मिनल में ऐसी गतिविधियों की अनुमति देना केवल तभी व्यवहार्य होगा यदि टर्मिनल को प्रवेश, कामगारों का नियंत्रण, सामग्री और वाहन, सांघिक नाव गस्त सहित वॉटर फ्रंट क्षेत्र में बढ़ाई गई सुरक्षा और सतर्कता, हाऊसकीपिंग और विभिन्न सुविधाओं का अनुरक्षण, कैटीन और चिकित्सा सुविधाओं में पहुँच, संरक्षण और टर्मिनल के पर्यवेक्षण के लिए जनशक्ति की लागत की उपयुक्त प्रतिपूर्ति की जाती है। तदनुसार, व्यापार और वीपीटी के इस अनुरोध को पूरा करने के लिए, वीसीटीपीएल ने अपने टर्मिनल में सुविधाएं प्राप्त करने के लिए गैर-कंटेनर पोतों से ₹ 8000 प्रति घंटा की वसूली का प्रस्ताव किया है। यदि विनियुक्त बर्थ 24 घंटे से अधिक समय के लिए पोतों को आबटित किया जाता है तो टर्मिनल सुविधाओं के प्रयोग के लिए प्रभार के 50 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है।

- (घ). इसने निर्वहन किया है कि उर्वरक और खाद्यान्न आयात में कोशिश करने के परिणामस्वरूप, वीपीटी को बर्था की बढ़ती माँग को पूरा करने में मुश्किल हो रही थी। आंतरिक बंदरगाह में पर्याप्त डुबाव की कमी के कारण, वीपीटी में पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन नहीं किया जा सकता। तथापि, बाह्य बंदरगाह में वीसीटीपीएल की अधिक अप्रयुक्त क्षमता जोकि अनटैप्ड होता जा रहा है। वीपीटी के अनुरोध पर, इसने बर्था में गैर-कंटेनरयुक्त कार्गो गतिविधियों के व्यवस्थापन की व्यवहार्यता का पता लगाया है जिससे टर्मिनल के लिए अतिरिक्त राजस्व भी प्राप्त होगा। वीपीटी ने इस मामले पर विशाखापत्तनम बंदरगाह और पत्तन कामगार यूनियन से बातचीत की थी। वीपीटी ने उल्लेख किया है कि जब कभी इसपर परस्पर सहमति होगी, पोतों द्वारा वहन किया जाने वाला कार्गो जैसे उर्वरक, खाद्यान्न, सामान्य कार्गो, इस्पात उत्पाद, आदि संबद्ध नीमरिकों द्वारा वीसीटीपीएल की अधिक तैनात करते हुए वीसीटीपीएल में बर्था किया जाएगा।

तदनुसार, वीपीटी के अनुरोध पर, गैर-कंटेनरयुक्त कार्गो जैसे उर्वरक, खाद्यान्न, सामान्य कार्गो, इस्पात उत्पाद आदि संबद्ध नीमरिकों द्वारा विशाखापत्तनम डॉक लेजर बोर्ड (वीएसडीबी) अधिक तैनात करते हुए वीसीटीपीएल में प्रहस्तित कार्गो के लिए वीपीटी द्वारा एकत्र फ्राटमुल्क का 50 प्रतिशत, दोनों पक्षों के बीच हुए लाइसेंस करार में शर्तों के अनुसार, वीसीटीपीएल के साथ बांटा जाएगा।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीसीटीपीएल का प्रस्ताव विशाखापत्तन पत्तन न्यास और संबद्ध प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए अग्रेषित किया गया था। वीसीटीपीएल ने विशाखापत्तनम कंटेनर लाइन्स असोसिएशन (वीसीएलए) और वीपीटी की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं। वीसीटीपीएल ने वीपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया है।

5.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीसीटीपीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीसीटीपीएल का प्रतिवाद
क.	वित्तीय/लागत विवरण	
(1).	चूंकि वर्ष 2006-07 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए वर्ष 2006-07 के अनुमानों को अपने सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से विधिवत् मिलान करते हुए वास्तविक आंकड़े अधुनातन करें। वर्ष 2006-07 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भी अग्रेषित करें।	इसने वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़े विधिवत् शामिल करते हुए संशोधित सनदी विवरण भेजे हैं। चूंकि वर्ष 2006-07 के वार्षिक लेख अभी लेखापरीक्षित नहीं किए गए हैं, इसलिए इसने अस्थायी और बिना-लेखापरीक्षित वार्षिक लेख भेजे हैं।
(2).	वर्ष 2005-06 के लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाता है। इसी प्रकार, वर्ष 2004-05 और 2005-06 की परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड और परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड भी तत्संबंधी वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं।	वर्ष 2003-04 में वीपीटी को बुकतान किए गए ₹ 3.19 करोड़ का अपफ्रंट शुल्क लेखांकन मामलों के अनुसार वर्ष 2003-04 में पूंजीकृत किया गया है। वीपीटी को बुकतान किया गया चूंकि प्रीमियम पूंजीकरण के वर्ष अर्थात् 2003-04 में परिसंपत्ति के रूप में माना गया था और संपूर्ण लाइसेंस अवधि के दौरान समान रूप से बढ़ता खाता किया जा रहा है। तथापि, पिछली प्रशुल्क लाइसेंस कार्यवाही के दौरान टीएएमपी ने उपर्युक्त दो मदों को अलग-अलग लिया था और परिसंपत्तियों के सकल मूल्य में से लिया था।
3.	आय	
(i).	वर्तमान दरमान के अनुसार, 20' खाली कंटेनर के मामले में चढ़ाई अथवा उतराई के लिए प्रशुल्क ₹ 400 है और 40' खाली कंटेनर ₹ 800 है। आय अनुमानन में, इस मद के लिए प्रशुल्क क्रमशः 20'/40' खाली कंटेनर के लिए ₹ 300 और ₹ 450 माना गया है। कृपया इस भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	आयातों और निर्यातों के बीच असंतुलन, जिसमें निर्यात अधिक हैं, को दूर करने के लिए खाली कंटेनरों की पुनस्थिति के लिए व्यापार को प्रोत्साहित करने के लिए खाली कंटेनरों के प्रशुल्क में कमी कर 20' खाली कंटेनर के लिए ₹ 300 और 40' खाली कंटेनर के लिए ₹ 450 किया गया था। संशोधित लागत विवरण में आय अनुमानन दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर संशोधित किया गया है।

4.	प्रचालन लागत और व्यय	
(i).	इस तथ्य के बावजूद कि वर्ष 2006-07 में तेनात किए गए कर्मचारियों की संख्या में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं आया है, पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमानों से वर्ष 2006-07 में प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत में 27 प्रतिशत वृद्धि और अनुस्क्षण श्रम लागत में 11 प्रतिशत वृद्धि के अनुमानन के कारण स्पष्ट करें।	वर्ष 2006-08 के दौरान, भारी अनुसय हुआ और इसके परिणामस्वरूप प्रशिक्षित कर्मिकों ने वीसीटीपीएल को छोड़ दिया और अन्य कंटेनर टर्मिनल में कार्यग्रहण कर लिया था। अनुसय रूप में, कम्पनी के प्रबंधन ने वर्ष 2006-07 के लिए वेतन-वृद्धियों में पर्याप्त वृद्धि की थी जोकि औसत (8-10 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि के विपरीत) का 27 प्रतिशत है। तथापि, इस वेतन-वृद्धि के साथ भी, औसत वेतन अन्य टर्मिनलों में मौजूदा मानकों से अभी भी कम प्रतीत होता है।
(ii).	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम, अनुस्क्षण श्रम, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, ईंधन की प्रति इकाई लागत, आदि के अनुमानन में वार्षिक वृद्धि भारत सरकार द्वारा 31 मार्च, 2007 को समाप्त वित्तीय वर्ष द्वारा यथा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में मौजूदा संचलन के आधार पर सीमित की जाएगी।	टीएएमपी को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, केवल जनवरी, 2007 का डब्ल्यूपीआई उपलब्ध था। 31 मार्च, 2007 को समाप्त सप्ताह का डब्ल्यूपीआई 5.74 प्रतिशत है। वर्ष 2007-08 की लागत में वृद्धि संशोधित लागत विवरण में अनुनातित डब्ल्यूपीआई के आधार पर सुविचारित की गई है।
(iii).	मरम्मत और अनुस्क्षण लागत वर्ष 2006-07 में ₹ 75.83 लाख से बढ़कर वर्ष 2007-08 में ₹ 123.96 लाख अनुनात की गई है। वर्ष 2007-08 के मरम्मत और अनुस्क्षण लागत में 63 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाए जाने के कारण स्पष्ट करें और इसे वर्ष 2006-07 में खर्च वास्तविक मरम्मत और अनुस्क्षण लागत के संदर्भ में यह स्वीकार करते हुए सही ठहराएं कि इस वर्ष विशेष में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं किए गए हैं।	(क). वर्ष 2006-07 के अस्थायी और बिना-लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार, वास्तविक मरम्मत और अनुस्क्षण लागत ₹ 78.25 लाख है। वर्ष 2006-07 की मरम्मत और अनुस्क्षण की वास्तविक लागत में वृद्धि पिछले प्रासंगिक वर्ष के वास्तविक से 28.38 प्रतिशत है। (ख). प्रमुख उपस्कर जिसमें 2 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजीसी शामिल हैं जोकि क्रमशः 20 वर्ष और 15 वर्ष पुरानी हैं जब यह वीसीटीपीएल द्वारा आयात की गई थीं। प्रचालनों के 4 वर्ष के पश्चात, उपस्कर के प्रमुख हिस्से और घटक बदले गए हैं। इन घटकों में से अधिकांश देश में उपलब्ध नहीं है और बदले जाने वाले हिस्सों को आयात किए जाने की आवश्यकता थी। इस मात्र पसंद पर छोड़ दिया गया था परंतु देश में ही वैकल्पिक स्रोत खोजना होगा। उपयुक्त आपूर्तिकर्ता(ओं) की तलाश का कार्य पहले ही शुरू किया जा चुका है। इस समय, घटक उच्चतर मूल्य पर प्राप्त किए जा रहे हैं क्योंकि आपूर्तिकर्ता पहली बार और विशिष्ट अपेक्षा के लिए नए घटकों का विकास कर रहा है। तथापि, यह व्यय संयंत्र और मशीनरी के सकल प्रखंड के 2 प्रतिशत और भवनों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत की सीमा के भीतर है जिस पिछले प्रशुल्क संशोधन में टीएएमपी द्वारा अनुमति दी गई थी।
(iv).	वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए उपस्कर किराया प्रभारों के अनुमान को प्रमाणित करने के लिए आउटसोर्स की गई सेवाओं के लिए विभिन्न आउटसोर्सिंग एजेंसियों के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किए गए करार की प्रतियां भेजीं।	कंटेनर के पवित्र पर हुए व्यय को उपस्कर किराया प्रभार शीर्ष के अधीन दर्शाया गया है। इसने प्रासंगिक करार की प्रतिलिपियां भेजी हैं।
(v).	इस तथ्य के बावजूद कि वर्ष 2007-08 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कोई परिवर्धन प्रस्तावित नहीं किया गया है, कृपया वर्ष 2007-08 की बीमा लागत वर्ष 2006-07 के स्तर पर अनुमानित किए जाने के कारण स्पष्ट करें।	लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.1 के खंड (घ) के उप खंड (ii) के अनुसार, यह वीसीटीपीएल का दायित्व है कि वह केवल प्रतिस्थापन मूल्य पर परियोजना सुविधाओं और सेवाओं का बीमा करवाए। इसने बीमा योजनाओं की प्रासंगिक और लाइसेंस करार का प्रासंगिक सार दस्तावेजी समर्थन के रूप में भेजा है।
(vi).	'अन्य व्ययों' का ब्योरा भेजें। पिछले वर्षों के अनुमान से वर्ष 2007-08 में इस लागत तत्व में 28 प्रतिशत वृद्धि के लिए भी कारण स्पष्ट करें।	इसने 'अन्य व्ययों' का ब्योरा भेजा है। इसमें जनशक्ति लेना, मिलाव प्रभार, बांधना और खोलना व्यय और प्रशिक्षण अनुवीक्षण प्रभार शामिल हैं जोकि 'अन्य व्ययों' का लगभग 52.54 प्रतिशत बनाता है। ये व्यय थ्रुपुट के अनुपात में प्रत्यक्ष रूप से भिन्न व्यय हैं। इस शीर्ष के अधीन अन्य मदें जैसे सुरक्षा व्यय, परीक्षण प्रभार और जल प्रभार में वृद्धि डब्ल्यूपीआई के आधार पर अनुमानित की गई है। इसीलिए, इस शीर्ष के अधीन औसत 28 प्रतिशत वृद्धि अनुमानित की गई है।

5.	<b>रॉयल्टी:</b>	
(i).	<p>वर्ष 2006-07 और 2007-08 के यातायात लाइसेंस करार में परिकल्पित इन दो वर्षों के लिए क्रमशः 72950 टीईयू और 104400 टीईयू के (एमजीटी) के विपरीत क्रमशः 55422 टीईयू और 75000 टीईयू अनुमानित किए गए हैं। वीसीटीपीएल ने (एमजीटी) पर द्वितीय उद्वरण की सीमा पर रॉयल्टी पर विचार किया है, हालांकि वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित वास्तविक यातायात लाइसेंस करार में परिकल्पित एमजीटी स्तर की अपेक्षा कम आएगा। कृपया कारण स्पष्ट करें कि लाइसेंस करार में निर्धारित न्यूनतम गारंटी थ्रुपुट टर्मिनल द्वारा प्राप्त नहीं करने के कारण से रॉयल्टी का अतिरिक्त बोझ वर्तमान यातायात क्यों बहन करे। इस तर्क के आलोक में, रॉयल्टी का अनुमान वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए परिकल्पित थ्रुपुट पर सुविचारित किया जाए और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित स्तर पर लागत रूप में शामिल किया जाए।</p>	<p>लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.6 के खंड 2 के अनुसार, यदि न्यूनतम गारंटी थ्रुपुट (एमजीटी) अर्जित नहीं किया जाता है तो अग्रे में कमी के लिए वीसीटी को भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, रॉयल्टी रूप में व्यय में एमजीटी अर्जित करने में कमी के लिए भुगतान शामिल है। तदनुसार, रॉयल्टी एमजीटी पर अनुमानित की गई है और अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्वरित सीमा पर लागत विवरण में शामिल किया गया है।</p>
6.	<p>इस प्राधिकरण ने अगस्त, 2005 के अपने पिछले आदेश में तकनीकी सेवा शुल्क को लागत मद रूप में स्वीकार किया था और इसे इस संव्यवहार का 'दूर-दूर का रिश्ता' स्थापित करते हुए इसके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करने की शेष परिकल्पित अवधि पर अगली प्रशुल्क समीक्षा में आकर निर्धारण आदेश के सत्यापन की शर्त पर परिशोधित किया गया था। उक्त प्रशुल्क आदेश में वर्गीकरण करते हुए यह उल्लिखित किया गया था कि यदि ऐसा साक्ष्य अगली समीक्षा में प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो उक्त प्रशुल्क आदेश में अनुमत अनुमानित व्यय अगली समीक्षा में समायोजित किया जाएगा। चूंकि वीसीटीपीएल ने पिछले वर्षों के आयकर निर्धारण आदेश सत्यापन के लिए नहीं भेजे हैं, इसलिए कृपया स्पष्ट करें कि पिछले प्रशुल्क आदेश में लागत रूप में स्वीकृत इस व्यय को इस समीक्षा में समायोजित क्यों नहीं किया जाए।</p>	<p>(क). इसने निर्धारण वर्ष 2004-05 के लिए आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 143 (1) के अधीन आयकर विभाग द्वारा जारी सूचना आदेश भेजा है।</p> <p>(ख). इसने यह भी स्पष्ट किया है कि इसके लेखापरीक्षकों की सलाह के अनुसार, इसने प्रबंधन शुल्क के दावे को वास्तविक भुगतान के वर्ष में व्यय रूप में आस्थगित किया है।</p> <p>(ग). इसने निवेदन किया है कि इस शीर्ष के अधीन व्यय को पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में संपूर्ण पट्टा अवधि में संवितरित किया गया था, इसलिए इसी संव्यवहार को इस प्रशुल्क समीक्षा कार्यवाही में जारी रखा जाए।</p>
7.	<b>कार्य पूंजी</b>	
(i).	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्य पूंजी का परिकलन करते समय विविध देनदारियों को एक माह की संपदा आय और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित करते हैं। एक माह के कुल राजस्व पर विविध देनदारियों का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है इसलिए संशोधित किए जाने की आवश्यकता है।</p>	<p>टीएएमपी दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 विविध देनदारियां शेष जमा के दो माह की संपदा आय और वास्तविक रेलवे टर्मिनल प्रभारों पर सीमित की गई है। तदनुसार, विविध देनदारियां लागत विवरणों में अनुमानित की गई हैं।</p>



(ii).	<p>कार्य पूजा के परिकलन के प्रयोजन के लिए, पुजा की वस्तु-सूची वर्ष 2006-07 में प्रतिवेदित पुजा के वार्षिक उपभोग के लगभग स्तर पर अनुमानित किए गए हैं, जबकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं पाए गए हैं। माझी पुजा का अनुमानन इसे एक वर्ष के औसत उपभोग पर सीमित करते हुए संशोधित करें और वस्तु-सूची की अन्य मदों (ईंधन के अलावा) की वर्ष 2006-06 और 2006-07 के लिए प्राप्त की गई वास्तविक स्थिति के आधार पर छह माह के औसत उपभोग पर सीमित किया जाए। कृपया इस संबंध में विस्तृत परिकलन भेजें।</p>	<p>वर्ष 2006-06, 2006-07 की वार्षिक वस्तु-सूची निम्नलिखित है:</p> <table border="1" data-bbox="821 226 1316 323"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>वर्ष</th><th>वस्तु-सूची (राशि रूपयों में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>2005-06</td><td>31,55,908</td></tr> <tr> <td>2</td><td>2006-07</td><td>42,83,305</td></tr> </tbody> </table> <p>वस्तु-सूची का मुख्य निम्नवत् परिगणित किया गया है:</p> <table border="1" data-bbox="821 420 1316 765"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>राशि रूपयों में</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i)</td><td>तेल और ल्यूब्रिकैंट्स</td><td>6,78,940</td></tr> <tr> <td>(ii)</td><td>उपभोग्य वस्तुएं</td><td>12,57,221</td></tr> <tr> <td>(iii)</td><td>कंप्यूटर उपभोग्य वस्तुएं</td><td>1,35,194</td></tr> <tr> <td>(iv)</td><td>भंडार और पुर्जे</td><td>17,77,241</td></tr> <tr> <td>(v)</td><td>कर्मशाला आजार (डब्ल्यू/ऑफ)</td><td>89,433</td></tr> <tr> <td>(vi)</td><td>टायर्स और ट्यूब्स</td><td>11,88,707</td></tr> <tr> <td></td><td>कुल</td><td>51,26,736</td></tr> </tbody> </table> <p>वस्तु-सूची शेष 6 माह के उपभोग अर्थात् ₹ 25,63,368/- रूप में सुविचारित किया गया है। यह प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार है।</p>	क्र.सं.	वर्ष	वस्तु-सूची (राशि रूपयों में)	1	2005-06	31,55,908	2	2006-07	42,83,305	क्र.सं.	विवरण	राशि रूपयों में	(i)	तेल और ल्यूब्रिकैंट्स	6,78,940	(ii)	उपभोग्य वस्तुएं	12,57,221	(iii)	कंप्यूटर उपभोग्य वस्तुएं	1,35,194	(iv)	भंडार और पुर्जे	17,77,241	(v)	कर्मशाला आजार (डब्ल्यू/ऑफ)	89,433	(vi)	टायर्स और ट्यूब्स	11,88,707		कुल	51,26,736
क्र.सं.	वर्ष	वस्तु-सूची (राशि रूपयों में)																																	
1	2005-06	31,55,908																																	
2	2006-07	42,83,305																																	
क्र.सं.	विवरण	राशि रूपयों में																																	
(i)	तेल और ल्यूब्रिकैंट्स	6,78,940																																	
(ii)	उपभोग्य वस्तुएं	12,57,221																																	
(iii)	कंप्यूटर उपभोग्य वस्तुएं	1,35,194																																	
(iv)	भंडार और पुर्जे	17,77,241																																	
(v)	कर्मशाला आजार (डब्ल्यू/ऑफ)	89,433																																	
(vi)	टायर्स और ट्यूब्स	11,88,707																																	
	कुल	51,26,736																																	
(iii).	<p>कार्य पूजा के परिकलन के लिए वर्तमान देयताओं का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए वर्तमान देयताओं का अनुमानन वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्रतिवेदित वास्तविकताओं के आधार पर संशोधित करें।</p>	<p>वर्तमान देयताओं का अनुमानन औषे माह के व्ययों अर्थात् (i) उपस्कर चालन लागत, (ii) उपस्कर किराया प्रभारों, (iii) अन्य व्ययों और (iv) प्रबंधन तथा अन्य प्रशासनिक उपरिव्ययों पर सुविचारित किया गया है। वर्तमान देयताओं की वास्तविकताओं में असंगत प्रकृति की मदें शामिल हैं जिनका प्रचालनों से प्रत्यक्ष संबंध नहीं है। इसी प्रकार वर्ष 2005-06 और 2006-07 के वास्तविक लेफ्ट शेष जमा में भी असंगत मदें शामिल हैं जिनका प्रचालनों से प्रत्यक्ष संबंध नहीं है। इस प्रकार, वर्तमान परिसंपत्तियों और वर्तमान देयताओं के अनुमान केवल प्रचालन आय और प्रचालन व्यय से संबंधित हैं।</p>																																	
8.	<p><b>प्रपत्र 8 - दक्षता और उत्पादकता सुधार का विस्तार</b></p> <p>(i). प्रपत्र 8 में निर्दिष्ट बिजली की प्रति टीईयू निर्धारित लागत में कमी वर्ष 2005-06 से 2007-08 प्रत्येक वर्ष के लिए प्रहस्तित/अनुमानित थ्रुपुट में वृद्धि से होगी। जब प्रहस्तित मात्रा में वृद्धि होगी तो निर्धारित लागतें वृद्धि आधार पर बंट जाएंगी और प्रति टीईयू लागत कम होती जाएगी।</p>	<p>यह सही है कि मात्रा में वृद्धि होने से निर्धारित लागत परिवर्धित मात्रा में बंट जाएगी और प्रति टीईयू लागत में कमी आएगी। परंतु इसके मामले में, निर्धारित लागतों की मात्रा स्वतः ही कम है। वर्ष 2004-05 में, बिजली प्रभारों का निर्धारित तत्व ₹ 29,48,400/- था। इस राशि को वर्ष 2006-06 के दौरान कम करके ₹ 23,16,600/- कर दिया गया है, जबकि आगे वर्ष 2006-07 के दौरान कम होकर ₹ 18,54,204/- हो गई। इसलिए, इसने दक्षता और उत्पादकता सुधार के लिए दावा किया है।</p>																																	

(ii). अनुबंध-5 में निर्दिष्ट वर्ष 2004-05 में 39 इकाईयों, वर्ष 2005-06 में 36 इकाईयों और वर्ष 2006-07 में 29 इकाईयों पर प्रति टीईयू औसत बिजली को भी आईटी, कर्मशालाओं और अन्य प्रशासनिक प्रयोजनों द्वारा उपभोग की गई बिजली के लेखा में लिया जाता है जोकि ज्यादातर निश्चित प्रकृति के हैं और थुपुट में भिन्नता के प्रत्यक्ष अनुपात में भिन्न नहीं हो सकता। परिणामस्वरूप, जब ऐसे निर्धारित बिजली उपभोग को परिवर्धित थुपुट में बांटा जाता है तो औसत प्रति टीईयू उपभोग कमी दर्शाएगा।

विभिन्न स्थानों पर इकाईयों में बिजली उपभोग के बारे में नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

(इकाईयों में)

क्र. सं.	स्थान	2005-06	2006-07
(i)	आरएमक्यूसी-1	1,4,549	1,27,400
(ii)	आरएमक्यूसी-2	82,025	1,05,900
(iii)	प्रसीतन पीईटीएस	6,45,897	6,71,349
(iv)	उच्च घट्टा टोवर	4,99,237	3,14,544
(v)	गैट कॉम्प्लेक्स, उप स्टेशन और कर्मशाला	2,44,477	2,11,897
(vi)	आईटी और कैंटीन	1,22,275	1,02,930
	कुल	14,58,460	15,34,020

उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि आईटी और कैंटीन स्थानों पर बिजली का उपभोग आन्तरिक है और इकाईयों में कुल उपभोग का 6 प्रतिशत से 7 प्रतिशत है। इस प्रकार यह देखा गया है कि प्रति टीईयू उपभोग पर निर्धारित घटक का प्रभाव नगण्य है। कर्मशाला में उपभोग सीधे तौर पर प्रचालनों से संबंधित है और इसलिए यह एक प्रकार से भिन्न प्रकृति का है।

(iii). यह उल्लेखनीय है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन में सुविचारित प्रति टीईयू औसत बिजली उपभोग वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 33 इकाई प्रति टीईयू और 29 इकाई प्रति टीईयू है। वर्ष 2005-06 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक बिजली उपभोग वास्तव में पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सुविचारित अनुमानों से अधिक पाए गए और वर्ष 2006-07 में प्रतिवेदित बिजली उपभोग लगभग पिछले प्रशुल्क संशोधन में सुविचारित स्तर पर है।

पिछले संशोधन के समय, प्रति टीईयू बिजली उपभोग निम्नलिखित माना गया था:

2005-06	2006-07	2007-08
37.00	34.00	30.00

वर्तमान निवेदन में, बिजली उपभोग निम्नलिखित स्तर पर अनुमानित किया गया है:

विवरण	2005-06 (वास्तविक)	2006-07 (वास्तविक)	2007-08 (अनुमान)
बिजली उपभोग प्रति टीईयू (इकाईयों में)	35.08	27.51	23.25

हालांकि पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वर्ष 2005-06 और 2006-07 के अनुमान तत्संबंधी वर्ष के वास्तविक आंकड़ों से अधिक पाए गए हैं, परंतु वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान पूरी तरह से वर्ष 2006-07 के वास्तविक उपभोगों पर आधारित है।

(iv). उपरोक्त सड़क के मद्देनजर, दक्षता में सुधार के कारण और स्पष्ट रूप से स्थापित किए जाने की आवश्यकता वाले अन्य कारकों के कारण लागत कटौती अर्जित की गई। डीजल के मामले में, यह स्वीकार करते हुए कि वर्ष 2006-08 में प्रति टोईयू डीजल उपभोग तत्संबंधी पिछले वर्ष के प्रति टोईयू उपभोग से अधिक प्रतिवेदित किया गया है, कृपया स्पष्ट करें कि दक्षता में सुधार के कारण लागत कटौती कैसे अर्जित की गई।

क्र. सं.	विवरण	2005-06 (वास्तविक)	2006-07 (वास्तविक)	2006-08 (अनुमान)
1.	डीजल का उपभोग (लिटर)	99,712	104,467	140,492
2.	उपभोग प्रति टोईयू	2.11	1.87	1.87
3.	बचत प्रति टोईयू (लिटर)	-	0.24	0.24
4.	डीजल की औसत लागत प्रति लिटर	30.66	33.60	35.81
5.	बचत (रुपयों में)	-	4,42,073	6,33,639

यह देखा गया है कि यार्ड उपस्कर की औसत उत्पादकता, लगभग एक वर्ष पहले, 10-12 फेरे प्रति घंटा थी। ईंधन उपभोग में कटौती करने के लिए, उठाए गए कदमों में से एक था यार्ड की उत्पादकता बढ़ाना ताकि उसी अवधि में ज्यादा संख्या में कंटेनर प्रहस्तित हों जिससे 2 कंटेनरों के प्रहस्तन के बीच की निष्क्रिय अवधि कम की जा सके। बेहतर इंजन निष्पादन और अनुरक्षण के लिए भी यार्ड उपस्कर अर्थात् रीच स्टेकर और आरटीजीसी का स्विच ऑन करने के बाद और इंजन स्विच ऑफ करने से पहले 3 मिनट के लिए निष्क्रिय रखना पड़ता है। अतः एक बार में प्रहस्तित कंटेनरों की अधिक संख्या से ईंधन कम उपभोग होता है। तदनुसार, यार्ड उत्पादकता को बढ़ाने के लिए प्रयास किए गए थे और यह 20-22 संघलन प्रति घंटा का सुधार करने में सफल रहा है। इससे डीजल उपभोग 1.8 लिटर प्रति संघलन से कम कर लगभग 0.8 लिटर प्रति संघलन कर दिया गया है।

(v). उच्च मस्त, कर्मशाला, आईटी आदि द्वारा बिजली उपभोग और घाट क्रेनों द्वारा बिजली उपभोग जोड़ने पर पहुंचा कुल वार्षिक बिजली उपभोग लागत वितरण के प्रपत्र 3ख में निर्दिष्ट कुल उपभोग से मेल नहीं खाता है।

प्रति इकाई औसत दर संशोधित लागत विवरणों में सही की गई है और प्रासंगिक आंकड़े मेल खा रहे हैं।

9. प्रपत्र 7:

(i). प्रस्ताव के साथ भेजे गए प्रपत्र 7 में वास्तविक आंकड़ों की तुलना के साथ-साथ वर्ष 2003-04 और 2004-05 के अनुान दिए गए हैं। तथापि, पिछले प्रशुल्क आदेश में वीसीटीपीएल का प्रशुल्क संशोधित करते समय वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए लागत स्थिति पर विचार किया गया था। इस प्रपत्र को वास्तविक आंकड़ों के साथ-साथ पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए सुविचारित अनुमानों से अधुनातन करें। ऐसा करते समय हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आय अनुमानों को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत प्रशुल्क संशोधन के संदर्भ में समायोजित करें।

इसने संशोधित प्रपत्र 7 भेजा है जो वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए निम्नलिखित वित्तीय स्थिति दर्शाता है:		
रुपये लाखों में		
वर्ष	आवृत्ति के अनुसार अनुमानित निवल घाटा	वास्तविक
2005-06	- 1301.73	-966.91
2006-07	-965.42	-644.81

(ii).	<p>पिछले तीन वर्षों की अवधि के नुकसानों को एक वर्ष अवधि 2007-08 में स्वतः सम्मोचित करने के कारण स्पष्ट करें जब संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क वैधता अवधि 3 वर्ष है।</p>	<p>टीएएम के दिशा-निर्देशों को खंड 23 में निविदा किया गया है कि, इस निविदादर निम्नलिखित 20% से अधिक होती है तो पहले से प्रोक्चर नाम अथवा हर्बि का 50 प्रतिशत सम्मोचित कर सकता है। यह प्राविकरण अपने पिछले आदेश दिनांक 19 सितम्बर, 2006 में प्रचारित लाभ/घाटा पर प्रवृत्त था। यह नुकसान भविष्य लाभों के समायोजन के सम्मोचन से सुविधास्त किया गया है। समायोजन केवल उस वर्ष के लाभ की सीमा पर किया गया है और यह भविष्य नुकसानों/लाभ के लिए अग्रेनीत किया गया है। इसने विस्तृत परिगणना नीचे तालिकाबद्ध रूप में भेजी है</p> <p style="text-align: right;">रुपये लाखों में</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2003-04</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th></tr><tr><td>लाभ/घाटा ब्याज और कर पूर्व</td><td>(982.55)</td><td>(662.29)</td><td>(298.73)</td><td>247.25</td></tr><tr><td>नुकसान का 50 प्रतिशत (टीएएम की के आदेश अनुसार) सम्मोचित किए जाने के लिए</td><td>(491.28)</td><td>(491.28)</td><td>(800.16)</td><td>(949.52)</td></tr><tr><td>वर्तमान वर्ष के नुकसान से समायोजन/अग्रेनीत किए जाने वाले नुकसान का 50 प्रतिशत</td><td>-</td><td>(308.89)</td><td>(149.36)</td><td>247.25</td></tr><tr><td>भविष्य में समायोजन किए जाने के लिए अग्रेनीत नुकसान</td><td>(491.28)</td><td>(800.16)</td><td>(949.52)</td><td>(702.27)</td></tr></table>	विवरण	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	लाभ/घाटा ब्याज और कर पूर्व	(982.55)	(662.29)	(298.73)	247.25	नुकसान का 50 प्रतिशत (टीएएम की के आदेश अनुसार) सम्मोचित किए जाने के लिए	(491.28)	(491.28)	(800.16)	(949.52)	वर्तमान वर्ष के नुकसान से समायोजन/अग्रेनीत किए जाने वाले नुकसान का 50 प्रतिशत	-	(308.89)	(149.36)	247.25	भविष्य में समायोजन किए जाने के लिए अग्रेनीत नुकसान	(491.28)	(800.16)	(949.52)	(702.27)
विवरण	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07																							
लाभ/घाटा ब्याज और कर पूर्व	(982.55)	(662.29)	(298.73)	247.25																							
नुकसान का 50 प्रतिशत (टीएएम की के आदेश अनुसार) सम्मोचित किए जाने के लिए	(491.28)	(491.28)	(800.16)	(949.52)																							
वर्तमान वर्ष के नुकसान से समायोजन/अग्रेनीत किए जाने वाले नुकसान का 50 प्रतिशत	-	(308.89)	(149.36)	247.25																							
भविष्य में समायोजन किए जाने के लिए अग्रेनीत नुकसान	(491.28)	(800.16)	(949.52)	(702.27)																							
ख.	दरमान																										
(1).	<p>सामान्य प्रस्तावित दरमान में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार निम्नलिखित सामान्य शर्त शामिल करें: "वीसीटीपीएल पर आरोप्य तत्पुस्तक स्तर से घरे विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे"।</p>	<p>यह अपने दरमान में उक्त शर्त शामिल करने के लिए सहमत है।</p>																									
(2).	<p>(i). शिपिंग लाइनों पर आरोप्य करणों से इसके वर्ष में निष्क्रिय खड़े होने वाले पोतों पर रू० 10,000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग दंडात्मक प्रभार की वसूली के लिए अपने दरमान में शर्त शामिल करने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा जनवरी, 2006 में एक पृथक प्रस्ताव दाखिल किया गया है। इसे पृथक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया है और सामान्य बरामशी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की गई है। वीसीटीपीएल ने वर्तमान प्रस्ताव में शिपिंग लाइनों पर आरोप्य करणों से इसके वर्ष में कंटेनर पोतों के निष्क्रिय खड़े होने पर 2 घंटे से अधिक के लिए प्रति घंटा अथवा उसका भाग के लिए रू० 5000/- प्रति घंटा प्रस्तावित किया है। इस प्रस्ताव में एक ही प्रकार की मद के लिए भिन्न-भिन्न दर प्रस्तावित की गई है। कृपया पुष्टि करें कि क्या वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 18 जनवरी, 2006 में प्रस्तावित दर का अधिक्रमण करता है।</p>	<p>वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 18 जनवरी, 2006 में प्रस्तावित दर का अधिक्रमण करता है।</p>																									

<p>(ii). शिपिंग लाइन पर आसेव्य कारणों से दो घंटे से अधिक इसके बर्थ में निश्चित खड़े होने वाले कंटेनर पोत के मामले में रु० 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की प्रस्तावित दर पर पहुंचने की विस्तृत परिगणना भेजें।</p>	<p>रु० 5000/- प्रति घंटा का प्रस्तावित अधिकतम तदर्थ दर है। प्रशुल्क के इस तत्त्व से किसी राजस्व की उम्मीद नहीं है क्योंकि पोत के अधिक समय तक रुकने की स्थिति दूर है। यह प्रकार राजस्व अर्जित कर रहे प्रशुल्क की अपेक्षा अधिक प्रतिकारक है। यह प्रस्ताव प्रचालन समय के बाद टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग का मामला है।</p>						
<p>(iii). गैर-कंटेनर पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के प्रयोग के लिए रु० 8000/- प्रति घंटा अथवा उसके भाग की प्रस्तावित दर प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में भी तर्कसंगत ठहराई जाए।</p>	<p>व्यापार के अनुरोध पर गैर-कंटेनर बर्थ वीपीटी की सहमति से इसके बर्थ में खड़े किए जाते थे। चूंकि वीसीटीपीएल टर्मिनल सुविधाएं उपयोग की जा रही थीं और अधिकांश बालतों में घाटशुल्क प्रोद्भूत नहीं होता था, रु० एक लाख प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर संबद्ध पोत एजेंट और वीसीटीपीएल के बीच पारस्परिक सहमत दर थी। चूंकि कुछ पोत पूरे दिन नहीं रुकते थे, इसलिए व्यापार के कुछ हिस्से ने प्रति घंटा दर का सुझाव दिया था। इसलिए, कम अधिक के लिए रुकने वाले पोतों के मामले में व्यापार को लाभ पहुंचाने के लिए प्रति घंटा दर (यद्यपि कथानुपात परिगणना की अपेक्षा अधिक) प्रस्तावित की गई है। इस प्रशुल्क से अधिक राजस्व प्राप्त होने की उम्मीद नहीं है और इसलिए तदर्थ आधार पर निर्धारित की गई थी।</p>						
<p>(iv). इस अनुसूची में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क से प्रोद्भूत की संभावना वाले अतिरिक्त आय का अनुमान लगाएं और इसे लागत विवरण में आय अनुमानन में शामिल करें।</p>	<p>इसे वर्ष 2007-08 में अन्य अतिरिक्त सेवाओं से राजस्व के अधीन पहले ही शामिल किया गया है।</p>						
<p>(v). इस अनुसूची के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी (ख) में वे गतिविधियां स्पष्टतः निर्धारित नहीं की गई हैं जो इस टर्मिनल द्वारा गैर-कंटेनर पोतों को उपलब्ध करवाई जाएंगी। प्रस्तावित टिप्पणी उन गतिविधियों का स्पष्ट रूप से उल्लेख करते हुए संशोधित करें जो इसके बर्थ में प्रस्ताव के पैरा 5.2 में यथा उल्लिखित पोतों के लिए उपलब्ध होंगी।</p>	<p>इसकी टर्मिनल सुविधाएं उन गैर-कंटेनर पोतों को उपलब्ध करवाई जाएंगी जो कार्गो प्रहस्तन, यात्रियों, पोत की मरम्मतों, कार्गो के प्रभुत्व और कोई ऐसी अन्य गतिविधि जिसके लिए वीपीटी द्वारा अनुमति दी गई हो, के लिए वीसीटीपीएल में आएंगे। तदनुसार, 'क' और 'ख' दोनों मदों पर लागू टिप्पणी (ख) के स्थान पर, इस अनुसूची में मद 'ख' निम्नवत् संशोधित की गई है :</p> <table border="1" data-bbox="759 1032 1359 1345"> <tr> <th></th><th>पोत का प्रकार</th><th>टर्मिनल में विमान प्रसार प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रुपयों में)</th></tr> <tr> <td>ख.</td><td>कार्गो प्रहस्तन अथवा वीसीटीपीएल की परस्पर सहमति से वीपीटी द्वारा अनुमत किसी अन्य गतिविधि के प्रयोजन से बर्थ किया गया गैर-कंटेनर पोत</td><td>8,000</td></tr> </table>		पोत का प्रकार	टर्मिनल में विमान प्रसार प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रुपयों में)	ख.	कार्गो प्रहस्तन अथवा वीसीटीपीएल की परस्पर सहमति से वीपीटी द्वारा अनुमत किसी अन्य गतिविधि के प्रयोजन से बर्थ किया गया गैर-कंटेनर पोत	8,000
	पोत का प्रकार	टर्मिनल में विमान प्रसार प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रुपयों में)					
ख.	कार्गो प्रहस्तन अथवा वीसीटीपीएल की परस्पर सहमति से वीपीटी द्वारा अनुमत किसी अन्य गतिविधि के प्रयोजन से बर्थ किया गया गैर-कंटेनर पोत	8,000					
<p>3. (i). वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच हुए पत्राचार और दिनांक 27 अक्टूबर, 2006 की बैठक के कार्यवृत्त, वीपीटी के साथ, प्रस्ताव के साथ वीसीटीपीएल और संबद्ध प्रयोक्ताओं द्वारा अग्रणीत, यह पता चलता है कि वीपीटी ने वीसीटीपीएल को सहमति दी है कि वह वीडीएलबी श्रमिक तैनात करते हुए वीसीटीपीएल के टर्मिनल में उर्वरकों, खाद्यान्नों, सामान्य कार्गो आदि जैसे गैर-कंटेनर पोतों का प्रहस्तन कर सकता है। कृपया वर्ष 2006-07 के दौरान ऐसे गैर-कंटेनर पोतों से वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के ब्योरे भेजें। गैर-कंटेनर पोतों से इसके टर्मिनल में प्रहस्तित कार्गो पर लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार वीपीटी द्वारा वीसीटीपीएल के साथ बांटे गए घाटशुल्क राजस्व के ब्योरे भी भेजें।</p>	<p>वर्ष 2006-07 के दौरान, इसने अपने टर्मिनल में केवल दो गैर-कंटेनर कार्गो पोत प्रहस्तित किए हैं। वीपीटी से 50 प्रतिशत घाटशुल्क के रूप में रु० 67,130/- कुल राजस्व अर्जित किया था।</p>						

(ii). वर्ष 2007-08 में वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद वाले गैर-कंटेनर पोतों से कार्गो की कुल मात्रा, जिसपर संभावित प्रोदभूत घाटशुल्क आय और वीसीटीपीएल के साथ बांटे जाने की संभावना वाली घाटशुल्क आय दर्शाएँ।	इसके अन्तर्गत टर्मिनल पर ज्यादा कार्गो के प्रहस्तन की उम्मीद नहीं है और इसलिए वे प्रारंभिक आंकड़ों के अनुमान की स्थिति में नहीं हैं।
(iii). लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट किया गया है कि वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों पर घाटशुल्क का 50 प्रतिशत लाइसेंसधारी के साथ बांटा जाएगा, यदि कार्गो पोत वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाते हैं। तथापि, वीपीटी के वर्तमान दरमान अथवा ऐसे करार के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित दरमान में कोई विशिष्ट उपबंध नहीं मिला है। वीसीटीपीएल इस संबंध में किसी अस्पष्टता से बचाने के लिए अपने दरमान में उपयुक्त उपबंध शामिल करने पर विचार करे।	चूंकि यह तत्व वीपीटी के दरमान के अधीन शामिल है, इसलिए यह वीसीटीपीएल के दरमान में नहीं दर्शाया गया है। इसके अलावा, कार्गो का प्रहस्तन वीपीटी द्वारा किया जाएगा और अब तक की गई व्यवस्था यह है कि वीपीटी घाटशुल्क वसूल करेगा और वीसीटीपीएल को 50 प्रतिशत देगा। लाइसेंस करार के अनुसार यह वीपीटी और वीसीटीपीएल के बीच द्विपक्षीय करार है और इसका व्यापार पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि उन्हें वीपीटी के दरमान के अनुसार वीपीटी को केवल एक बार घाटशुल्क अदा करना होगा।

5.2. वीसीटीपीएल ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए लागत स्थिति दर्शाते हुए संशोधित लागत विवरण भेजे हैं:

क्र. सं.	विवरण	2006-07 वास्तविक	2007-08 अनुमान
1.	यातायात टीईयू में	55769	75000
2.	प्रचालन आय	1612.76	2151.49
3.	कुल प्रचालन लागत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	818.36	969.87
4.	मूल्यहास	573.24	541.53
5.	एफएमआई-एफएमई	26.10	(-)11.27
6.	नियोजित पूंजी	4685.25	4957.49
7.	आरओसीई क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	370.91	743.62
8.	निवल अधिशेष घाटा (2-3-4+5-7)	(-) 123.66	(-) 114.81
9.	निवल अधिशेष घाटा प्रचालन आय प्रतिशत रूप में	(-) 7.67%	(-) 5.34%
10.	(i). 20 प्रतिशत से अधिक निष्पदन निम्नता के लिए समायोजन हेतु उपलब्ध 50 प्रतिशत घाटा	(-) 949.52	(-) 702.27
	(ii). वर्ष के लान से घाटा समायोजन/अग्रणीत घाटा का 50 प्रतिशत	247.25	628.81
	(iii). भविष्य लानों से समायोजन के लिए अग्रणीत हेतु उपलब्ध घाटा का 50 प्रतिशत शेष	(-) 702.27	(-) 73.46
11.	दक्षता के कारण लागत बचत	(-) 41.07	(-) 91.97

6. वीपीटी से भी कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए अनुरोध किया गया था। उठाए गए प्रश्नों का सार और वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों को नीचे संक्षेपित किया गया है:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का जवाब
(i).	कृपया वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए दिए गए यातायात और आय पूर्वानुमानों की उपयुक्तता पर विशिष्ट टिप्पणियां भेजें।	यातायात में वर्तमान मुक्तियों के अनुसार, वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2007-08 के दौरान 75,000 टीईयू प्रहस्तन किए जाने की संभावना है।
(ii).	कृपया पुष्टि करें कि वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को वर्ष 2007-08 के लिए देय रु० 74.25 लाख के अनुमानित पट्टा किराये लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।	वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए संशोधित दरमान के अनुसार वार्षिक पट्टा किराये के रूप में वीपीटी को भुगतान की गई राशि रु० 78.70 लाख लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।

- १४ -

(iii).	वीसीटीपीएल से वर्ष 2007-08 के लिए लाइसेंस करार के अनुसार प्राप्ति-योग्य अनुमानित रॉयल्टी दर्शाएं।	वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तन किए जाने की संभावना वाला अनुमानित प्रस्तावित 75000 टीईयू है। न्यूनतम यंत्रदीशुदा क्षमताक्षर पर एलए की शर्तों के अनुसार देय रॉयल्टी निम्नलिखित है: <table><tr><td>(i). एलए के अनुसार</td><td></td></tr><tr><td>(क). 28 जून 2008 से 25 जून 2007</td><td>81,600 टीईयू</td></tr><tr><td>(ख). 28 जून 2007 से 25 जुलाई 2008</td><td>1,12,200 टीईयू</td></tr><tr><td>(ii). यथानुपात एमजीटी और देय रॉयल्टी</td><td>19,226 टीईयू</td></tr><tr><td>(क). 1 अप्रैल 2007 से 25 जून 2007 रॉयल्टी देय दर ₹ 50 प्रति टीईयू</td><td>₹ 9,61,300</td></tr><tr><td>(ख). 28 जून 2007 से 31 मार्च 2008</td><td>85,683 टीईयू</td></tr><tr><td>रॉयल्टी देय दर ₹ 75 प्रति टीईयू</td><td>₹ 64,26,225</td></tr><tr><td>1 अप्रैल 2007 से 31 मार्च 2008 तक एमजीटी पर देय कुल रॉयल्टी</td><td>₹ 73,87,525</td></tr></table>	(i). एलए के अनुसार		(क). 28 जून 2008 से 25 जून 2007	81,600 टीईयू	(ख). 28 जून 2007 से 25 जुलाई 2008	1,12,200 टीईयू	(ii). यथानुपात एमजीटी और देय रॉयल्टी	19,226 टीईयू	(क). 1 अप्रैल 2007 से 25 जून 2007 रॉयल्टी देय दर ₹ 50 प्रति टीईयू	₹ 9,61,300	(ख). 28 जून 2007 से 31 मार्च 2008	85,683 टीईयू	रॉयल्टी देय दर ₹ 75 प्रति टीईयू	₹ 64,26,225	1 अप्रैल 2007 से 31 मार्च 2008 तक एमजीटी पर देय कुल रॉयल्टी	₹ 73,87,525
(i). एलए के अनुसार																		
(क). 28 जून 2008 से 25 जून 2007	81,600 टीईयू																	
(ख). 28 जून 2007 से 25 जुलाई 2008	1,12,200 टीईयू																	
(ii). यथानुपात एमजीटी और देय रॉयल्टी	19,226 टीईयू																	
(क). 1 अप्रैल 2007 से 25 जून 2007 रॉयल्टी देय दर ₹ 50 प्रति टीईयू	₹ 9,61,300																	
(ख). 28 जून 2007 से 31 मार्च 2008	85,683 टीईयू																	
रॉयल्टी देय दर ₹ 75 प्रति टीईयू	₹ 64,26,225																	
1 अप्रैल 2007 से 31 मार्च 2008 तक एमजीटी पर देय कुल रॉयल्टी	₹ 73,87,525																	
(iv).	वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच हुए पत्राचार और दिनांक 27 अक्टूबर, 2008 की बैठक के कार्यवृत्त, वीपीटी के साथ, प्रस्ताव के साथ वीसीटीपीएल और संबद्ध प्रयोक्ताओं द्वारा अग्रक्षित, यह पता चलता है कि वीपीटी ने वीसीटीपीएल को सहमति दी है कि वह वीडिएलबी श्रमिक तैनात करते हुए वीसीटीपीएल के टर्मिनल में उर्वरकों, खाद्यान्नों, सामान्य कार्गो आदि जैसे गैर-कंटेनर पोतों का प्रहस्तन कर सकता है। कृपया वर्ष 2006-07 के दौरान ऐसे गैर-कंटेनर पोतों से वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के ब्योरे भेजें। लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार वीपीटी द्वारा वीसीटीपीएल के साथ बांटे गए घाटशुल्क राजस्व के ब्योरे भी दर्शाएं।	(क). वीसीटीपीएल के टर्मिनल में उर्वरकों, खाद्यान्नों और सामान्य कार्गो, आदि जैसे गैर-कंटेनर पोतों के प्रहस्तन का निर्णय वीसीटीपीएल और व्यापार के साथ कई बैठकों और चर्चाओं के बाद लिया गया था।  (ख). इसने उर्वरकों, खाद्यान्नों और सामान्य कार्गो आदि जैसे गैर-कंटेनर पोतों के, वीसीटीपीएल के टर्मिनल में, प्रहस्तन के लिए वीसीटीपीएल को कोई सहमति नहीं दी है, इसलिए वीसीटीपीएल इसकी पूर्व लिखित सहमति अथवा अनुमोदन के बिना गैर-कंटेनर पोतों के प्रहस्तन के लिए हकदार नहीं है।  (ग). तथापि, लाइसेंस करार के खंड 2.5(1) के अनुसार, इसके पास यह अधिकार सुरक्षित है कि वह तब बर्थ का उपयोग कर सकता है जब यह कंटेनर पोतों से मुक्त हो और वह बर्थ परस्पर सहमति नोटिस अवधि के भीतर वीपीटी को उपलब्ध करवाया जाएगा। उक्त खंड के अनुसार, लाइसेंसधारी वीपीटी के दरमान पर घाटशुल्क वसूल करने और उस वसूली का 50 प्रतिशत अपने पास रखने का हकदार होगा जब वीपीटी विनियुक्त पोत टर्मिनल में बर्थ किए जाते हैं जब वह खाली हो।  (घ). वर्ष 2006-07 के दौरान, केवल दो गैर-कंटेनर पोत वीसीटीपीएल में प्रहस्तित किए गए थे और वीसीटीपीएल के साथ ₹ 87,130/- का घाटशुल्क बांटा गया था।																

(v).	कृपया वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित बर्थ में वर्ष 2007-08 में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले गैर-कंटेनर पोतों कागों की कुल मात्रा उसपर प्रोद्भूत की संभावना वाली घाटशुल्क आय और वीसीटीपीएल के साथ बांटे जाने की संभावना वाली घाटशुल्क आय बारे में जें।	वीसीटीपीएल टर्मिनल में वर्ष 2007-08 के दौरान प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले गैर-कंटेनर पोतों से कागों की कुल मात्रा इस समय अनुमानित नहीं की जा सकती है। जब कभी कोई ओवर-ड्राफ्ट पोत इस पत्तन पर प्रहस्तन के लिए आता है तो कुछ कागों को उतारने के लिए पहले इसे बाह्य बंदरगाह में बर्थ किया जाता है। आंतरिक बंदरगाह ड्राफ्ट प्राप्त करने पर, पोत को उतराई प्रचालन पूरा करने के लिए आंतरिक बंदरगाह में स्थानांतरित किया जाता है। कई बार, बाह्य बंदरगाह बर्थ खासी नहीं होते हैं। ऐसे समय में, अंतिम हल के रूप में, इन पोतों को पोतों का बर्थिंग-पूर्व विराम कम करने के लिए वीसीटीपीएल टर्मिनल में बर्थ किया जाता है। यह कोई नियमित प्रक्रिया नहीं है और प्रतीक्षा कर रहे पोतों को व्यग्रस्थित करने के लिए वीपीटी द्वारा उठाया गया चरम कदम होता है। तथापि, इसने ऐसे पोतों के प्रहस्तन के लिए आंध्र प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से प्राप्त अनुमति भेजी है।
(vi).	लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट किया गया है कि वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों पर घाटशुल्क का 50 प्रतिशत लाइसेंसधारी के साथ बांटा जाएगा, यदि कागों पोत वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाते हैं। तथापि, वीपीटी के वर्तमान दरमान अथवा ऐसे करार के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित दरमान में कोई विशिष्ट उपबंध नहीं मिला है।	लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट किया गया है कि वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों पर घाटशुल्क का 50 प्रतिशत लाइसेंसधारी के साथ वीसीटीपीएल बर्थों में गैर-कंटेनर पोतों से प्रहस्तित कागों के लिए बांटा जाएगा। चूंकि घाटशुल्क की जिम्मेदारी वीसीटीपीएल के साथ हुए लाइसेंस करार में पहले ही दी गई है, इसलिए दरमान में किसी पृथक विशिष्ट उपबंध की आवश्यकता नहीं है।

7. वीपीटी ने सूचित किया है कि वीसीटीपीएल गैर-कंटेनर पोत पर रू० 1,00,000 प्रति दिन वसूल करता है जबकि इसके दरमान में कोई प्रावधान नहीं है। वीपीटी द्वारा पूछे गए एक प्रश्न पर, वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17 के अनुसार, वीसीटीपीएल व्यापार के साथ पथमर्श से गैर-कंटेनर पोतों के प्रहस्तन रू० 1,00,000 प्रति दिन वसूल कर रहा है। साथ ही साथ, इस संबंध में एक प्रस्ताव इस सेवा के लिए दर के अनुमोदन हेतु टीएएमपी को भेजा गया है।

8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 12 जून, 2007 को विशाखापत्तनम पत्तन न्यास परिसर में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, वीसीटीपीएल, वीपीटी और संबद्ध प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था।

8.2. संयुक्त सुनवाई में, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने वीसीटीपीएल के टर्मिनल में बर्थ में खड़े गैर-कंटेनर जलयान द्वारा सामान्य भूखंड क्षेत्र सुविधा प्रयोग करने के लिए रू० 1 लाख की प्रस्तावित वसूली पर आपत्ति उठाई थी। वीपीटी का यह तर्क था कि इस प्रकार की वसूली अन्य महामार्गों पर सामान्यतः अधिशेषित नहीं की जाती है और वीसीटीपीएल का प्रस्ताव बीओटी लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार नहीं है।

तथापि, वीसीटीपीएल ने तर्क दिया था कि रियायत करार में उपबंध दिया गया है जिससे वह भूखानी द्वारा हस्तांतरित परियोजना सुविधा के किसी उपयोग के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

8.3. चूंकि इस प्रशुल्क मद विशेष के संबंध में वीपीटी, वीसीटीपीएल और प्रयोक्ता किसी सहमति पर नहीं पहुंच पाए थे, इसलिए वीपीटी को सलाह दी गई थी कि मतभेदों को दूर करने और सहमत स्थिति पर पहुंचने का प्रयास करने के लिए प्रासंगिक प्रयोक्ता समूहों और विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के साथ एक बैठक आयोजित की जाए। वीसीटीपीएल को सलाह दी गई थी कि इस मुद्दे पर लागू औचित्य के आधार पर अथवा सहमति पर पहुंचने के आधार पर संशोधित प्रस्ताव दाखिल करे। चूंकि वीपीटी से संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होने में कुछ समय लग सकता है, इसलिए यह निर्णय लिया गया था कि गैर-कंटेनर पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क को मुख्य प्रस्ताव से अलग कर दिया जाए और वीसीटीपीएल द्वारा जब कभी संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया जाएगा तो उसपर मामले पर अलग से विचार किया जाएगा।



9. इस मामले में परामर्शी संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों अलग-से भेजा जाएगा। वे ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकात्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) का दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार अगस्त, 2005 में संशोधित किया गया था। दरमान 31 मार्च, 2007 तक वैध रहना था। वीसीटीपीएल ने इसकी वैधता की समाप्ति से एक माह पहले वर्तमान दरमान को जारी रखने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। चूंकि इस मामले पर कार्यवाही सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए की जानी थी, इसलिए वीसीटीपीएल का दरमान 30 जून, 2007 तक अथवा इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक, जो भी पहले हो, विस्तारित किया गया था।
- (ii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश, इस प्राधिकरण को भिन्न वैधता अवधि निर्धारित करने का विवेकाधिकार देते हुए, तीन वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित करता है। तथापि, वीसीटीपीएल ने एक वर्ष के अनुमान भेजे थे और इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि वर्तमान दर को और एक वर्ष अर्थात् 2007-08 के लिए जारी रखने की अनुमति प्रदान की जाए। वीसीटीपीएल द्वारा अपनाए गए इस दृष्टिकोण का मुख्य कारण मात्राओं में वृद्धि की धीमी रफ्तार है और मात्रा तथा निवेश के मविध्य अनुमान से जुड़ी अनिश्चितताएं हैं। यह उल्लेखनीय है कि वीसीटीपीएल के अनुरोध के साथ अपेक्षित लागत ब्योरे संलग्न किए गए हैं। यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल के इस अनुरोध को स्वीकार करता है और इस मामले को केवल वर्ष 2007-08 के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु लेता है।
- (iii). वीसीटीपीएल ने अस्थायी और बिना-लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों को अधुनातित करते हुए संशोधित लागत विवरण मई, 2007 में भेजे थे। संशोधित लागत विवरण के साथ-साथ बिना-लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति में प्रदर्शित वर्ष 2006-07 के आय और कुल प्रचालन लागत में आन्तरिक भिन्नता देखी गई है। वीसीटीपीएल ने इन भिन्नताओं के लिए समाधान भेजा है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए बिना-लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आय और व्यय पर विश्वास किया गया है और प्रचालन लागत में देखी गई भिन्नता को अन्य व्ययों और प्रबंधन उपस्थितियों में उपयुक्ततः समायोजित किया गया है।
- (iv). लाइसेंस करार (एलए) वीसीटीपीएल से यह अपेक्षा करता है कि यथानुपात समायोजन के पश्चात् वर्ष 2007-08 के लिए 104837 टीईयू का न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्रहस्तन किया जाए। वीपीटी द्वारा यथानुपात आधार पर एमजीटी के परिकलन में देखी गई कुछ संख्यात्मक त्रुटियों को सही किया गया है।

इसके विपरीत, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2007-08 के लिए 75000 टीईयू यातायात परिकल्पित किया है। वर्ष 2007-08 के लिए कंटेनर यातायात में परिकल्पित वृद्धि तत्काल पिछले वर्ष में प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट से 34.5 प्रतिशत ज्यादा है। वीपीटी ने वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए दिए गए यातायात परिकल्पनाओं का समर्थन किया है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रकल्पित कंटेनर यातायात पर विश्वास किया जाता है।

यदि गलत अनुमानन के कारण प्रचालक को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो ऐसे लाभ को अगली प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित किया जाएगा।

- (v). वर्ष 2007-08 के लिए विस्तृत आय परिकलन वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर भेजा गया है। प्रारंभिक लागत विवरण में, वर्ष 2007-08 के लिए चढ़ाना/उतारना प्रभाव से होने वाली आय को वीसीटीपीएल द्वारा दी गई रियायती दर पर अनुमानित किया गया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रदान की गई रियायतों के वित्तीय प्रभाव को अन्य वर्गों पर डाले जाने की अनुमति नहीं दी जा सकती है। जब यह स्थिति उल्लिखित की गई तो वीसीटीपीएल ने मई, 2007 में दाखिल संशोधित लागत विवरण में इस प्रशुल्क मद से आय के अनुमानन को संशोधित किया है।

वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित संशोधित प्रचालन आय इस विश्लेषण के लिए प्रयोजन के लिए सुविचारित की गई है। अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाएगा कि वास्तविक आय भेजे गए अनुमानों से बहुत ज्यादा भिन्न है तो अतिरिक्त अर्जन को मविध्य प्रशुल्क संशोधन से समायोजित किया जाएगा।

- (vi). वर्ष 2007-08 के लिए प्रत्यक्ष श्रमिक और अनुश्रमण श्रमिक लागत का अनुमान 31 मार्च, 2007 को समाप्त सप्ताह के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के आधार पर पिछले वर्ष के वास्तविक से 5.74 प्रतिशत ज्यादा रखा गया है। भारत सरकार द्वारा 31 मार्च, 2007 को समाप्त वित्तीय वर्ष के लिए घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) 5.4 प्रतिशत है। इस लागत तत्त्व का अनुमान पिछले वर्ष के वास्तविक से 5.4 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई पर लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

(vii). उपस्कर चालन लागत के अनुमान में बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रभार शामिल हैं जिन पर नीचे चर्चा की गई है:

(क). घाट क्रैन द्वारा बिजली उपभोग वर्ष 2006-07 के लिए प्रतिवेदित स्तर पर वर्ष 2007-08 के लिए 4.18 इकाई प्रति टीईयू अनुमानित किया गया है। प्रति टीईयू संयुक्त बिजली उपभोग वर्ष 2006-07 में 27.51 इकाई से कम वर्ष 2007-08 में 23.25 इकाई अनुमानित की गई है। इसका मुख्य कारण उच्च मस्त, और अन्य क्षेत्रों में निर्धारित बिजली उपभोग को बृहत् आधार पर बांटा गया है तथा प्रति टीईयू उपभोग कम हुआ है। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए बिजली उपभोग अनुमान स्वीकार किए गए हैं।

वर्ष 2007-08 के लिए बिजली की इकाई लागत में अनुमानित वृद्धि 5.4 प्रतिशत की उल्लिखित सीमा के भीतर पाई गई है। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित बिजली लागत स्वीकार की गई है।

(ख). वर्ष 2005-06 के लिए ईंधन का उपभोग 2.11 लिटर प्रति टीईयू प्रतिवेदित किया गया है जो वर्ष 2006-07 में कम होकर 1.87 टीईयू हो गया था। वर्ष 2007-08 के लिए ईंधन लागत वर्ष 2006-07 में प्राप्त किए गए स्तर पर उपभोग बनाए रखते हुए अनुमानित की गई है। वर्ष 2007-08 के लिए ईंधन की इकाई दर का अनुमान वर्ष 2006-07 में प्रतिवेदित ₹ 32.01 प्रति लिटर की इकाई दर में 5.4 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए किया गया है। इकाई दर ईंधन में वृद्धि 5.4 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई के उल्लिखित स्तर पर सीमित की गई है और यातायात में अनुमानित वृद्धि के लिए उपयुक्ततः समायोजित किया गया है। इस संशोधन के कारण, वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए ईंधन लागत अनुमान को स्वीकार किया गया है।

(ग). मरम्मत और अनुरक्षण भवन के सकल प्रखंड पर 1 प्रतिशत पर और संयंत्र तथा मशीनरी के सकल प्रखंड पर 2 प्रतिशत अनुमानित किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2006-07 के लिए प्रतिवेदित ₹ 78.25 लाख के वास्तविक के विपरीत ₹ 123.96 पर अनुमानित किया गया है। वर्ष 2007-08 में इस लागत तत्व का अनुमान वर्ष 2006-07 में प्रतिवेदित वास्तविक से 58 प्रतिशत अधिक दिया गया है जबकि वीसीटीपीएल ने इस वर्ष विशेष में सकल प्रखंड में कोई परिवर्धन प्रस्तावित नहीं किए हैं।

वीसीटीपीएल ने औचित्य दिया है कि वर्ष 2006-07 में आरएमक्यूसी और आरटीजी के मुख्य चटक बदले गए थे। इनमें से अधिकांश घटकों को बदलने के लिए इन्हें आयात किया गया था क्योंकि वे देश में उपलब्ध नहीं थे। परिणामस्वरूप, वर्ष 2006-07 में मरम्मत और अनुरक्षण लागत तत्संबंधी पिछले वर्षों की अपेक्षा स्वतः ही 28 प्रतिशत बढ़ गई थी।

वर्ष 2005-06 में वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत प्रासंगिक पिछले वर्ष में हुए वास्तविक व्यय से 15 प्रतिशत कम दर्शाई गई है। इसलिए, वर्ष 2006-07 के दौरान मरम्मत और अनुरक्षण लागत अधिक प्रतीत होगा यदि इस तुलना वर्ष 2005-06 के वास्तविक से की जाएगी। वीसीटीपीएल द्वारा यथा स्पष्ट, ऐसा वर्ष 2006-07 के दौरान किए गए आरएमक्यूसी और आरटीजी के नवीकरण के कारण हो सकता है, जिसे प्रत्येक वर्ष दोहराने की आवश्यकता नहीं होगी।

वर्ष 2004-05 के वार्षिक लेखे मरम्मत और अनुरक्षण लागत ₹ 71.57 लाख प्रतिवेदित करते हैं। यदि सामान्य वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानों पर पहुंचने के लिए इस लागत का बाह्यकलन किया जाता है तो विपश्चित अनुमान वर्ष 2006-07 में प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत के निकट दिखाई देगा।

पूर्व में किए गए इस व्यय के विश्लेषण के आधार पर, लागत तत्व के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर अनुमति देने का कोई औचित्य नहीं है। अतः वर्ष 2007-08 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान पिछले वर्ष 2006-07 में प्रतिवेदित वास्तविक पर 5.4 प्रतिशत का प्रचलित डब्ल्यूपीआई लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

(viii). (क). पिछले प्रशुल्क संशोधन में, वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को देय रॉयल्टी को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार द्वितीय निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित सीमा पर लागत रूप में स्वीकार किया गया था।

वीपीटी से प्राप्त किया गया अगले निम्नतम बोलीदाता (अपफंट शुल्क अतिरिक्त जोकि एकसमान है) द्वारा उद्धरित किया गया राजस्व स्ट्रीम का निवल वर्तमान मूल्य (एनपीवी) वीसीटीपीएल की बोली के प्रासंगिक निर्धारण से से 51 प्रतिशत पाया गया था। तदनुसार, वीसीटीपीएल द्वारा अपने यातायात अनुमानों पर देय रॉयल्टी राशि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित स्तर पर रॉयल्टी भुगतान सीमित करते हुए 49 प्रतिशत तक स्वीकार की गई थी।

- (ख). वीसीटीपीएल ने द्वितीय न्यूनतम उद्धरण की सीमा पर परंतु न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पर देय रॉयल्टी का दावा किया है।

वर्ष 2007-08 के लिए यातायात अनुमान एलए में परिकल्पित एमजीटी से कम है। एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पर रॉयल्टी अदा करने के लिए बाध्य है यदि वास्तविक प्रहस्तिता यातायात एमजीटी स्तर से कम है।

वीसीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2007-08 के लिए 104400 टीईयू का एमजीटी स्तर निर्दिष्ट किया है परंतु विस्तृत परिगणना नहीं भेजी है। यथानुपात आधार पर हमारे द्वारा परिकल्पित एमजीटी वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए क्रमशः 41816 टीईयू, 73448 टीईयू और 104837 टीईयू परिगणित किए जाने के लिए वीपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार है।

वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तिता वास्तविक कंटेनर यातायात वर्ष 2005-06 और 2006-07 में 47276 टीईयू और 55769 टीईयू है और वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान 75000 टीईयू है। इस प्रकार यह स्पष्ट हो जाता है कि वीसीटीपीएल ने वर्ष 2006-07 में एमजीटी पूरा नहीं किया था और वर्ष 2007-08 में भी इस स्तर पर पहुंचने की संभावना नहीं है।

वीसीटीपीएल ने इन आधारों पर वर्ष 2007-08 के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पर द्वितीय निम्नतम उद्धरण की सीमा पर रॉयल्टी का दावा किया है कि थ्रुपुट की कमी पर उसे वीपीटी को रॉयल्टी अदा करना बाध्यकारी है। ऐसे मामलों में, यदि प्रहस्तिता/अनुमानित यातायात से अधिक पर रॉयल्टी राशि प्रशुल्क में लागत रूप में सुविचारित की जाती है तो निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा उद्धरित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्राप्त नहीं करने वाले टर्मिनल के कारण उत्पन्न होने वाला अतिरिक्त बोझ वर्तमान यातायात को वहन करना होगा।

संयोगवश, इसी प्रकार की स्थिति दूसरे निजी टर्मिनल अर्थात् मुरुगांव पत्तन न्यास में साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) में देखी गई थी। उस मामले पर कार्यवाही करते समय, सरकार को सूचित किया गया था कि निजी टर्मिनल द्वारा अनुमानित यातायात एलए में परिकल्पित एमजीटी से कम रहता है तो यह उचित रहेगा कि केवल अनुमानित यातायात परिकल्पनाओं पर लागू राजस्व हिस्सा/रॉयल्टी पर विचार किया जाए और प्रशुल्क परिकल्पन के प्रयोजन के लिए दूसरी निम्नतम बोली की सीमा पर स्वीकार किया जाए। इसका अर्थ है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्राप्त नहीं करने पर देय अतिरिक्त रॉयल्टी मान्य नहीं होगी। यह दृष्टिकोण एसडब्ल्यूपीएल में प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर विचार करते समय अपनाया गया था। यही दृष्टिकोण वीसीटीपीएल के मामले में भी अपनाया गया है। तदनुसार, वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को देय रॉयल्टी वर्ष 2007-08 के लिए 75000 टीईयू के थ्रुपुट अनुमान पर दूसरे निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा पर पार किया गया है।

- (ix). उपस्कर किराया प्रसार शीर्ष के अधीन अनुमान इस गतिविधि को निजी संविदाकारों से आउटसोर्स किए जाने पर वीसीटीपीएल द्वारा प्रोद्भूत कंटेनरों की परिवहन लागत से संबंधित है। वीसीटीपीएल ने इस अनुमान को प्रमाणित करने के लिए आउटसोर्सिंग एजेंसियों के साथ किए गए करार की प्रतिलिपि भेजी है। वर्ष 2007-08 के लिए लागत की इस मद का अनुमान मूल्य स्थिति के किसी प्रभाव के बिना केवल पिछले वर्ष 2006-07 की मात्रा वृद्धि पर किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों को स्वीकार किया गया है।

- (x). वर्ष 2006-07 के लिए बीमा लागत रु० 45.16 लाख प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए, यह लागत मद वर्ष 2006-07 में प्रोद्भूत स्तर पर अनुमानित की गई है। इसने इस वर्ष के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कोई परिवर्धन प्रस्तावित नहीं किए हैं।

लाइसेंस करार में परियोजना सुविधाओं और सेवाओं को प्रतिस्थापन मूल्य पर बीमा करवाने के लिए कहा गया है। इसने बीमा लागत को प्रमाणित करने के लिए वर्ष 2006-07 के प्रीमियम व्ययों के साथ बीमा पॉलिसियों की प्रतिलिपियां भेजी हैं। बीमा पॉलिसी में भी उल्लेख किया गया है कि उपस्कर और भवन प्रतिस्थापन मूल्य पर परंतु परिसंपत्तियों के प्रत्येक वर्ष की पॉलिसी में शामिल किए गए अधिकतम स्तर पर करार करवाए गए हैं। यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि संदर्भित उपस्कर का प्रतिस्थापन मूल्य कैसे निर्धारित किया गया था। किन्तु इस कार्यवाही के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। इस विश्लेषण में वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए बीमा प्रीमियम अनुमानों को लिया गया है।

- (xi). एलए की शर्तों के अनुसार, वीसीटीपीएल वीपीटी द्वारा उसे आवंटित किए गए भूखंड 164000 वर्ग मीटर के लिए पट्टा किराये अदा करता है। इसने वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार वीपीटी को देय रू० 75.74 लाख का पट्टा किराया अनुमानित किया है। वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों से भी पता चलता है कि वीपीटी को रू० 75.74 लाख का पट्टा किराया दिया गया था। तथापि, वीपीटी ने कहा है कि वीसीटीपीएल ने लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार संशोधित दरमान के अनुसार वर्ष 2007-08 के लिए वार्षिक पट्टा किराये के रूप में रू० 78.70 लाख का भुगतान किया है। वीपीटी का संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में 6 जून, 2006 को अधिसूचित किया गया था। यद्यपि, संशोधित दरमान में खुले भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क संशोधित नहीं किया गया था, परंतु वसूली की इकाई संशोधित की गई थी जिसका पट्टा किराये पर आन्तरिक प्रभाव हो सकता है। ऐसी स्थिति में, इस विश्लेषण में वीपीटी द्वारा निर्दिष्ट स्थिति पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।

- (xii). प्रबंधन और सामान्य उपरिचय का अनुमान वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों में, डब्ल्यूपीआई में स्फीति में 5.74 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करते हुए लगाया गया है। यह अनुमान अन्य लगभग मदों के अनुमानन के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण में 5.4 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

- (xiii). मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार परिकलित किया गया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, यह देखा गया था कि वीपीटी को भुगतान किया गया रू० 3.19 करोड़ का अपफंट शुल्क लागू दरों पर पूंजीकृत और मूल्यहासित किया गया था। इसी प्रकार, वीपीटी को भुगतान किया गया पट्टा धारण प्रीमियम भी परिसंपत्ति माना गया था और मूल्यहासित किया गया था। इस प्राधिकरण ने वर्ष-वार उल्लेख किया था कि अपफंट शुल्क और पट्टा धारण प्रीमियम परियोजना संबंधी एक बार के व्यय हैं और इसलिए अन्य निजी प्रचालकों के मामले में अपनाए गए सिद्धांत के अनुसार संपूर्ण परियोजना अवधि में परिशोधित किए जाने की आवश्यकता है। तदनुसार, प्रशुल्क निर्धारण के समय इस स्थिति को दर्शाने के लिए उनके लागत विवरण में उपयुक्त समायोजन किया गया था।

प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, वीसीटीपीएल ने अपफंट शुल्क और पट्टा धारण प्रीमियम को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा है और इन व्ययों को परियोजना अवधि में बांटने के लिए पृथक प्रविष्टि दर्शाई गई है। इसने उस सीमा पर मूल्यहास में उपयुक्त संशोधन भी किया है। यह अन्य निजी ठेकेदारों पर अपनाए गए दृष्टिकोण और पिछले प्रशुल्क संशोधन में दिए गए संव्यवहार के अनुसार पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है।

- (xiv). वर्ष 2006-07 के अस्थायी वार्षिक लेखों में अन्य व्यय रू० 67.17 लाख प्रतिवेदित किए गए हैं। यह मद पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों से वर्ष 2007-08 में लगभग 19 प्रतिशत अधिक पर अनुमानित की गई है।

अन्य व्यय अनुमानों में मिलान प्रभार, बांधना/खोलना व्यय और प्रशिक्षण अनुवीक्षण प्रभार शामिल हैं जो कुल अन्य व्यय का लगभग 47 प्रतिशत होता है। ये व्यय यातायात के अनुपात में प्रत्यक्ष रूप में भिन्न प्रतिवेदित किए गए हैं। इस शीर्ष के अधीन अन्य मदें जैसे सुरक्षा व्यय, जौध प्रभार और जल प्रभार डब्ल्यूपीआई आधार पर 5.74 प्रतिशत वृद्धि के साथ अनुमानित किए गए हैं। चूंकि इस शीर्ष के अधीन लगभग आधे व्यय यातायात से भिन्न हैं, इसलिए इस मद के अधीन समग्र वृद्धि वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित महंगाई दर अधिक हो जायेगी।

वर्ष 2006-07 की स्थिति के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण पर विश्वास किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए अन्य व्यय का अनुमान वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों पर 5.4 प्रतिशत के उल्लिखित स्तर पर वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए जनशक्ति के किराये के अनुमानन, सुरक्षा व्ययों और जल प्रभारों आदि में संशोधन की शर्त पर स्वीकार किया गया है। कुछ व्यय जिनके यातायात से भिन्न होने की संभावना है, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर स्वीकार किए गए हैं।

- (xv). (क). प्रबंधन व्यय वीसीटीपीएल द्वारा दुबई पोर्ट्स इंटरनेशनल (डीपीआई) और युनाइटेड लाइनर एजेंसीज़ (यूएलआई) को देय तकनीकी सेवा शुल्क से संबंधित है। यह सेवा प्रदान करने के लिए दिसम्बर, 2002 में प्रासंगिक पक्षों के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किए गए करार की प्रतिलिपि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अंग्रेजि की गई थी।

प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा अपने 'सहयोगी हकदार' को देय तकनीकी सेवा शुल्क प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि यह संव्यवहार 'दूर-दूर के संबंध' की यार्डस्टिक आयकर अधिनियम के अधीन यथा परिभाषित स्थापित किया जाता है। पिछले प्रशुल्क संशोधन में, यह मद इसके सनदी लेखाकार से यह प्रमाणित करते हुए कि वीसीटीपीएल द्वारा डीपीआई और यूएलए को देय तकनीकी सेवा शुल्क आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 (ग) के उपबंधों के अनुसार परिकलित 'दूर-दूर मूल्य' संबंध में निर्धारित की गई है, प्राप्त प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए लागत रूप में स्वीकार की गई थी। आयकर निर्धारण आदेश के आधार पर अगली समीक्षा के समय सत्यापन की शर्त पर इस व्यय को लागत-रूप में स्वीकार किया गया था।

वर्ष 2004-05 के लिए आयकर निर्धारण आदेश में इस व्यय को स्वीकार किए जाने के संबंध में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है।

वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रबंधन शुल्क का भुगतान पर्याप्त निधियों के अभाव के कारण आस्थगित किया गया है। करार में भी दिया गया है कि शुल्क का भुगतान बाद की अवधि में किया जाएगा जब कभी पर्याप्त निधियां उपलब्ध हों। अतः आयकर निर्धारण के प्रयोजन के लिए, इस व्यय का दावा आस्थगित किया गया है और उस वर्ष में दावा किए जाने का प्रस्ताव किया गया है जिसमें वास्तविक भुगतान किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर, आयकर अधिनियम, 1961 के अनुसार इस संव्यवहार को 'दूर-दूर' प्रमाणित करते हुए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान इसके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए, आयकर निर्धारण आदेश के आधार पर अगली समीक्षा के समय सत्यापन की शर्त पर, इस मद को लागत रूप में स्वीकार किया गया है।

(ख). टीएसए में वर्ष 2003-04 से 5 वर्षों की अवधि के लिए मूल कंपनियों को भुगतान विनिर्दिष्ट किया गया है। तकनीकी सेवाओं के लाभ की संपूर्ण परियोजना अवधि के लिए उपलब्ध रहने की संभावना है। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क को पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना की शेष अवधि में बांटा गया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से पहले प्रथम दो वर्षों 2003-04 और 2004-05 के लिए प्रासंगिक तकनीकी सेवा शुल्क इस प्राधिकरण के पूर्व आदेश में उल्लिखित कारणों से परियोजना अवधि में बांटे जाने पर विचार नहीं किया गया है। अगले तीन वर्षों अर्थात् 2005-06 से 2007-08 के लिए प्रबंधन व्यय शेष परियोजना अवधि में परिशोधित किया गया है।

तदनुसार, तत्संबंधी वार्षिक लेखों में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्रबंधन व्यय संबंधी किए गए प्रावधान की राशि और वर्तमान विनियम दर अर्थात् ₹ 392.00 के आधार पर वर्ष 2007-08 के अनुमान को पिछले प्रशुल्क संशोधन में दिए गए संव्यवहार के अनुसार 28 वर्षों में परिशोधित किया गया है। यह पार करना इन शर्तों पर स्वीकार किया गया है कि वीसीटीपीएल अगली समीक्षा के समय यह दिखाने के लिए प्रत्येक वर्ष का आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को अनुमति दी है। यदि ऐसा साब्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अब स्वीकृत व्यय को अगली प्रशुल्क समीक्षा में वापस नहीं लिया जाएगा।

- (xvi). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2004-05 से आगे वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 में अर्जित की गई दक्षता संबंधी पार करना रूप में स्वीकृत किए जाने के लिए ₹ 11.31 लाख, ₹ 29.37 लाख और ₹ 51.16 लाख का दावा किया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 का ध्यानपूर्वक पाठन दर्शाएगा कि दक्षता के लिए तलचिह्न तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क वैधता चक्र में अर्जित उसी टर्मिनल में उसी प्रचालन के पूर्ववर्ती निष्पादन की औसत होगा। दूसरा, लागत में कमी सुधार/दक्षता/उत्पादकता के कारण प्राप्त की जा सकी है।

दक्षता प्राप्ति के दावे के समर्थन में भेजी गई परिगणना में, यह देखा गया है कि वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 में बिजली के वास्तविक उपभोग की वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों से तुलना की गई है।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में प्रासंगिक खंड तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क वैधता चक्र में औसत निष्पादन पर वर्तमान प्रशुल्क चक्र में परिकल्पित दक्षता/उत्पादकता सुधार के कारण लागत अनुमानों में कटौती के लिए प्रचालक को प्रतिपूर्ति के लिए अभिप्रेत किया गया है।

वर्ष 2007-08 में घाट क्रेनों द्वारा बिजली उपभोग वर्ष 2006-07 के समान स्तर पर ही अनुमानित किया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2007-08 के लिए प्रति टीईयू डीजल उपभोग के अनुमान तत्काल पूर्ववर्ती चक्र में अर्जित औसत डीजल उपभोग की अपेक्षा कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं दर्शाते हैं।

अन्य क्षेत्रों जैसे उच्च मस्ल टावर्स आदि में दावाकृत बिजली उपभोग में कटौती के संदर्भ में, वीसीटीपीएल ने यह स्थापित नहीं किया है कि यह दक्षता/उत्पादकता स्तर में सुधार के कारण कैसे अर्जित किया गया है और इससे व्यापार को कैसे पहुंचाया गया। ये उपाय मुख्यतः नुकसान को कम करने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा किए गए प्रयास प्रतीत होते हैं जोकि इसके टर्मिनल में प्रहस्तिर कम मात्रा के कारण संभव हो सकेगा।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के आलोक में, वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत दक्षता प्राप्ति के लिए किसी भत्ते को वर्ष 2007-08 के अनुमानों में नहीं लिया गया है। चूंकि वर्तमान कार्यवाही में सुविचारित लागत स्थिति रुग्णित वैधता अवधि के लिए है। वीसीटीपीएल को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार और यहां ऊपर दिए गए तर्क को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2005-06 से 2007-08 के औसत निष्पादन के संदर्भ में अगले प्रशुल्क चक्र में दक्षता/उत्पादकता सुधार के कारण अर्जित किए जाने की संभावना वाली लागत कटौती स्थापित करने की अनुमति दी गई है।

- (xvii). (क). परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड और निवल अचल परिसंपत्तियां, अपफ्रंट शुल्क और पूंजीकृत पट्टा-धारण प्रीमियम वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 72.74 करोड़ और ₹ 50.82 करोड़ प्रतिवेदित किया गया है। निवल अचल परिसंपत्तियों के परिकलन के लिए सुविचारित मूल्यहास राशि समेकित लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास से थोड़ा भिन्न है। समेकित लागत विवरण में प्रतिवेदित मूल्यहास निवल अचल परिसंपत्तियों पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।

वीसीटीपीएल ने वर्ष 2007-08 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कोई परिवर्धन प्रस्तावित नहीं किए गए हैं। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, सकल प्रखंड और निवल अचल परिसंपत्तियों पर वर्ष 2006-07 के लिए मूल्यहास में संशोधन की शर्त पर, विचार किया गया है। शेष अपफ्रंट शुल्क और प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के अंत में बट्टे खाते नहीं डाले गए की सीमा पर पट्टा-धारण प्रीमियम प्रतिलाभ की परिगणना के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है।

(ख). वर्ष 2007-08 के लिए कार्य पूंजी के अनुमानन के प्रयोजन के लिए, देनदारियां एक माह के राजस्व अनुमान, छह माह के औसत उपभोग पर भंडार और पुर्जों, एक माह के रोकड़ व्ययों पर रोकड़ और बैंक शेष जमा पर अनुमानित की गई हैं और वर्तमान देयताएं 15 दिन के औसत प्रचालन व्ययों पर परिकल्पित की गई हैं। इसने स्पष्ट किया है कि वर्तमान देयताओं में असंगत प्रकृति की मदें शामिल हैं जिनका प्रचालनों से प्रत्यक्ष संबंध नहीं है और इसलिए इसे प्रचालन व्यय के संदर्भ में स्थिति दर्शाने के लिए कार्य पूंजी के परिगणना के लिए अलग रखा जाना चाहिए। वर्ष 2007-08 के लिए वर्तमान देयताएं और विविध देनदारियां अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाए गए हैं और इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुपालन करने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किए गए हैं। रोकड़ शेष जमा के अनुमानन का आधार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार पाया गया है, तथापि, प्रचालन लागत के अनुमानों में किए गए कुछ संशोधनों के मददेनजर, रोकड़ शेष जमा का अनुमानन उस सीमा पर संशोधित किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के आधार पर वर्ष 2007-08 के लिए कार्य पूंजी का संशोधित अनुमानन नकारात्मक है और इसलिए शून्य माना गया है।

आगामी अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए संशोधन की शर्त पर नियोजित पूंजी वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 48.49 करोड़ परिगणित की गई है।

- (xviii). टर्मिनल में तैनात किए गए उपस्कर के आधार पर पिछले प्रशुल्क संशोधन में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 100000 टाईयू मूल्यांकित की गई थी। वर्तमान प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए कंटेनर टर्मिनल की प्रकल्पित क्षमता 105668 टाईयू प्रतिवर्ष मूल्यांकित की है। पिछली अवधि के निष्पादन के विश्लेषण के लिए अर्थात् वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए कंटेनर टर्मिनल की क्षमता पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर पर 1 लाख टाईयू प्रतिवर्ष मानी गई है। वर्ष 2007-08 के लिए कंटेनर टर्मिनलों की क्षमता वीसीटीपीएल द्वारा यथा मूल्यांकित 105668 टाईयू प्रतिवर्ष मानी गई है।

परिकल्पित थुपट के लिए क्षमता उपयोग वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए 47 प्रतिशत, 56 प्रतिशत और 71 प्रतिशत परिगणित किया गया है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्रतिवेदित क्षमता उपयोग स्तर 60 प्रतिशत से कम हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की शर्तों के अनुसार, इन दो वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल 15 प्रतिशत के उल्लिखित स्तर पर स्वीकृत किया गया है और क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित किया गया है।

वर्ष 2007-08 के लिए, नियोजित पूंजी पर पूरा प्रतिलाल दिया गया है क्योंकि अनुमानित क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से अधिक होगा। वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिलाल की दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मुख्य पैरामीटरों के अधुनातित मूल्यों के आधार पर 16 प्रतिशत वार्षिक की दर से स्वीकार किया गया है।

- (xix). वीसीटीपीएल ने परियोजना के अंत में प्राप्ति-योग्य टर्मिनल लाभों के वार्षिकीकृत प्रभाव को स्वीकार नहीं किया है। वीसीटीपीएल द्वारा भेजी जाने वाली प्रासंगिक सूचना के अभाव में, परियोजना अवधि की समाप्ति पर कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के मूल्यहासित बही मूल्य परियोजना की समाप्ति पर प्राप्ति-योग्य टर्मिनल लाभों के रूप में माना गया है। यह स्वीकार करते हुए कि भुगतान 30 वर्षों के लिए देय होगा, वर्ष 2007-08 के लिए वार्षिकीकृत वर्तमान मूल्य पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार 11.5 प्रतिशत के छूट स्तर को लागू करते हुए निर्धारित किया गया है।

- (xx). (क). वीसीटीपीएल ने पिछली अवधि वर्ष 2005-06 और 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण भेजा है जिन्हें उस स्तर पर संशोधित किया गया है जहां वे पूर्ववर्ती आदेश और अनुसरित सामान्य सिद्धांतों की पुष्टि नहीं करते हैं। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आय अनुमान उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत दरों में वृद्धि के लिए समायोजित किए गए हैं।

तत्संबंधी वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण पिछली अवधि की लागत स्थिति के निर्धारण के लिए अपनाया गया है।

वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए, द्वितीय निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित एनपीवी की सीमा पर वीपीटी को देय सैल्यूटी तत्संबंधी वर्षों में अर्जित वास्तविक थुपट पर सुविचारित किया गया है भले हीएलए के अनुसार एमजीटी कार्यसूची में ही कहीं शामिल विश्लेषण के अनुसार अर्जित नहीं किया गया हो।

- (ख). तदनुसार, स्वीकृति-योग्य प्रतिलाल के पश्चात निवल अधिशेष और पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार निवल घाटा, उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, निम्नवत् है:

वर्ष	अनुमत प्रशुल्क वृद्धि के लिए आय अनुमान करने के पश्चात वर्ष 2006 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार निवल घाटा	निवल घाटा वास्तविक
2005-06	(-) 1120.10	(-) 720.35
2006-07	(-) 189.43	(-) 216.43
कुल	(-) 1309.53	(-) 936.78

- (ग). वित्तीय स्थिति के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन के साथ-साथ पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों में भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक है।

तथापि, यह स्वीकार करना प्रसंगिक होगा कि वर्ष 2005-06 और 2006-07 की समग्र वित्तीय स्थिति पिछले प्रशुल्क आदेश में किए गए अनुमानों से 25 प्रतिशत और 30 प्रतिशत कम वास्तविक यातायात होने के बावजूद पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदर्शित स्थिति की तुलना में घाटा स्थिति में केवल कटीती दर्शाती है। इस स्थिति के कारणों में से एक नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ है जोकि 60 प्रतिशत से अधिक पर अनुमानित क्षमता उपयोग के आधार पर पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदान किए गए पूर्ण प्रतिलाभ के विपरीत वास्तविक प्रहस्तित थ्रुपुट के आधार पर 60 प्रतिशत से कम पर प्रतिबंधित क्षमता उपयोग पर सीमित किया गया है।

टर्मिनल की क्षमता के कम उपयोग को स्वीकार करते हुए और वह भी ध्यान में रखते हुए कि पिछला प्रशुल्क आदेश प्रशुल्क संशोधन स्वीकार करते समय लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित पूर्ण घाटा स्थिति को पूरा नहीं कर सका था, वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए हुए पिछले नुकसानों की प्रतिपूर्ति के लिए यह जरूरी नहीं है। अर्जित नहीं किए गए संभावित यातायात और क्षमता के कम उपयोग के लिए वर्तमान यातायात पर अतिरिक्त प्रशुल्क का बोझ नहीं डाला जा सकता। उद्देश्य सृजित क्षमता का बेहतर उपयोग प्राप्त करना होना चाहिए और इस प्रयोजन के लिए, प्रशुल्क प्रवृत्त वृद्धि के लिए प्रोत्साहन रूप में कार्य करेगा।

- (xxi). वर्ष 2007-08 के लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 रूप में संलग्न किए गए हैं। लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

प्रचलन आय (रुपये लाखों में)	निवल घाटा (रुपये लाखों में)	निवल अधिशेष (आय के प्रतिशत रूप में)
2151.49	(-)83.79	(+)3.89%

संशोधित लागत विवरण वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2007-08 के लिए 3.8 प्रतिशत का घाटा दर्शाता है। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित घाटा के मद्देनजर, प्रचलित प्रशुल्क को वर्ष 2007-08 के लिए जारी रखने का वीसीटीपीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

इस प्रशुल्क संशोधन के लिए विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जाएगी। भविष्य में यदि कोई हो, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित तरीके से भविष्य प्रशुल्क में समायोजित की जाएगी।

- (xxii). प्रयोक्ताओं को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से परे के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। तदनुसार, वीसीटीपीएल हमारे सुझाव के मद्देनजर इस संबंध में अपने प्रस्तुतित दरमान में उपयुक्त टिप्पणी शामिल करने के लिए सहमत है।

इसी सिद्धांत पर एक उपयुक्त उपबंध अन्य निजी टर्मिनलों और महापत्तनों में निर्धारित उपबंध की तरह शामिल किया गया है जिसमें कहा गया है कि भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब वीसीटीपीएल प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो की लुपटली/लोडिंग की स्थिति में नहीं है।

- (xxiii). प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीसीटीपीएल द्वारा विलंबित वापसियों पर ब्याज की दंडात्मक दर संबंधी वर्तमान उपबंध संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक 14.75 प्रतिशत ब्याज दर पर अनुनातित की गई है।

- (xxiv). वीसीटीपीएल ने वर्तमान दरमान में तीन प्रशुल्क मदों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है जिनपर नीचे चर्चा की गई है:

(क). ऑउट-ऑफ-गाज (ओओजी) कंटेनरों अर्थात् अति-आयामीय कंटेनरों की अधोषणा/गलत घोषणा के लिए ₹ 3000/- प्रति कंटेनर की वसूली प्रस्तावित की गई है। यह ज्ञात है कि यह प्रभार वर्तमान दरमान में 'कंटेनर स्थिति में बदलाव' के अधीन शामिल है। इसने भ्रांति से बचने के लिए इस प्रभार को स्पष्ट और अलग करने का प्रस्ताव किया है। वीसीटीपीएल के वर्तमान दरमान में जोखिमपूर्ण कंटेनर की अधोषणा/गलत घोषणा के लिए ऐसा प्रशुल्क पहले से निर्धारित किया गया है।



हालांकि विशाखापत्तनम कंटेनर्स लाइन्स असोसिएशन ने शुरू में प्रस्तावित प्रशुल्क को शामिल किए जाने पर कुछ आपत्ति व्यक्त की थी परंतु बाद में संयुक्त सुनवाई में उन्होंने प्रस्तावित मद को सहमति प्रदान कर दी थी।

चूंकि प्रस्तावित प्रशुल्क सामान्य प्रभार की अपेक्षा एक तरह से प्रतिवारक प्रकृति का है, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया गया है। संयोगवश, अति-आयामीय कंटेनरों की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए यह प्रशुल्क इसी स्तर पर चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के दरमान में निर्धारित है।

- (ख). इसने शिपिंग लाइनों पर आरोप्य कारणों से इसके बर्थ में 2 घंटे से अधिक निष्क्रिय खड़े होने वाले कंटेनर पोतों के लिए ₹ 5000/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग की वसूली प्रस्तावित की गई है। इसने पहले एक पृथक प्रस्ताव में ₹ 10,000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया था जोकि वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तावित संशोधित दर द्वारा अधिक्रमित किया गया है। बर्थ में निष्क्रिय कंटेनर पोतों के लिए ₹ 5000 प्रति घंटा का प्रस्तावित प्रशुल्क तदर्थ आधार पर निर्धारित किया गया है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनर पोत बर्थ किराये की वसूली के संदर्भ में वीपीटी के दरमान में निर्धारित उपबंधों द्वारा शासित हैं। वीपीटी के दरमान में इस प्रयोजन के लिए गठित समिति द्वारा निर्धारित किए जाने वाले लदाई/उतराई संबंधी मानकों के संदर्भ में पोत के कम निष्पादन के लिए दंडात्मक बर्थ किराया की वसूली और निर्धारित समयावधि के बाद लदाई/उतराई प्रचालनों के पूरा होने के पश्चात पोत के अधिक समय तक रुकने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया के लिए भी उपबंध विनिर्दिष्ट है।

वीपीटी के दरमान में निर्धारित दंडात्मक बर्थ की वसूली संबंधी उपबंध वीसीटीपीएल द्वारा प्रचालित बर्थों में निष्क्रिय कंटेनर पोतों पर वर्तमान प्रक्रिया में कुछ संशोधन करते हुए लागू किए जाते हैं। दंडात्मक बर्थ किराया अधिरोपित करने के प्रयोजन से वीपीटी द्वारा गठित समिति में वीसीटीपीएल के प्रतिनिधि और बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन के लिए कंटेनर पोत के कम निष्पादन का मूल्यांकन करने के लिए कंटेनर पोतों के लदाई/उतराई मानक निर्धारित करते समय कंटेनर लाइन्स असोसिएशन के प्रतिनिधि भी अवश्य शामिल किए जाने चाहिए।

वीपीटी केवल संग्रहकर्ता एजेंट के रूप में कार्य करेगा और कंटेनर पोतों से वसूल किया गया दंडात्मक बर्थ किराया, यदि कोई हो, वीपीटी को भेजेगा।

- (ग). इसने अपने टर्मिनल में सामान्य भूखंड साइड सुविधाएं प्राप्त करने के लिए गैर-कंटेनर पोतों से ₹ 8000 प्रति घंटा की वसूली का प्रस्ताव किया है।

प्रयोक्ताओं ने भी प्रस्तावित वसूली का विरोध किया है। भूस्वामी पत्तन वीपीटी ने भी इन आधारों पर प्रस्तावित वसूली का कड़ा विरोध किया है कि यह एलए की शर्तों के अनुसार नहीं है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसे यह अधिकार है कि जब यह बर्थ खाली हो तो वह उसका उपयोग कर सकता है और बर्थ वीपीटी को परस्पर सहमत नोटिस अवधि के भीतर उपलब्ध करवाया जाएगा। एलए वीपीटी की परस्पर सहमति से वीसीटीपीएल को वीसीटीपीएल द्वारा प्रचालित बर्थों में कंटेनर पोतों से इतर विनियुक्त करने की अनुमति देता है और इसके लिए, वीसीटीपीएल वीपीटी के दरमान के अनुसार घाटशुल्क वसूल करने और उसका 50 प्रतिशत रखने के लिए हकदार है।

वहीं दूसरी ओर वीसीटीपीएल ने दावा किया है कि उसके टर्मिनल में पिछले वर्ष आए बहुत से गैर-कंटेनर पोतों के पास प्रहस्तन के लिए कार्गो नहीं था, इसलिए वीसीटीपीएल को कोई घाटशुल्क प्रोदभूत नहीं हुआ था और इसलिए टर्मिनल में सुविधाएं प्राप्त करने के लिए गैर कंटेनर पोतों के लिए ₹ 8000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की वसूली का प्रस्ताव किया गया है।

लाइसेंसदाता और प्रयोक्ताओं की कड़ी आपत्तियों के मद्देनजर, इस प्रशुल्क मद विशेष के संदर्भ में वीपीटी, वीसीटीपीएल और प्रयोक्ताओं के बीच कोई सहमति नहीं बन सकी थी। इसलिए, वीसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि लागत औचित्य के आधार पर अथवा उनके साथ बनने वाली सहमति के आधार पर इस मद पर एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया जाए। वीसीटीपीएल से संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होने पर इस प्राधिकरण द्वारा इस प्रशुल्क मद पर उपयुक्त निर्णय लिया जाएगा। इस लेखा पर वीसीटीपीएल द्वारा की गई प्रभारों की वसूली, यदि कोई हो, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दर के आधार पर समायोजन/वापसी/और वसूली के अधीन होगी।

- (xxv). इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की ताराख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होगा। वर्तमान मामले में, चूंकि वर्तमान दरमान को जारी रखने की अनुमति दी गई है, इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश तत्काल प्रभाव से लागू होगा।

जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविधाति वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च, 2008 तक है। इसलिए, अनुमोदित संशोधनों के साथ दरमान की वैधता भी 31 मार्च, 2008 को समाप्त होगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा बशर्त इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया गया हो।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल के वर्तमान दरमान को, अनुबंध-II रूप में संलग्न संशोधनों के साथ, वर्ष 2007-08 के लिए जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

11.2. यह प्रशुल्क वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। वीसीटीपीएल को निर्देश दिया जाता है कि इसकी वैधता की समाप्ति से काफी समय पहले अपना अगला प्रशुल्क समीक्षा प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में वास्तविक वित्तीय/निष्पादन व्ययों के साथ दाखिल करें। भिन्नताओं का विश्लेषण भी प्रशुल्क वैधता भवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भेजें और अतिरिक्त अधिशेष का पूर्ण समायोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2006/असा.]

अनुबंध-I

विशाखापत्तनम कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड का समेकित लागत विवरण

(रुपये लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2006-07 वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए	2007-08 वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान	2006-07 वास्तविक	2007-08 संशोधित अनुमान
	यातायात (मी.ट./टीईयू में)	55,769	75,000	55,769	75,000
	क्षमता	105,568	105,568	10,000	105,568
I	कुल प्रचालन आय				
	(i). कंटेनर प्रहस्तन आय	1,345.40	1,900.78	1,345.40	1,900.78
	(ii). अन्य	267.36	250.71	247.78	250.71
	कुल (i से ii)	1,612.76	2,151.49	1,593.18	2,151.49
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)				
	(i). प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक	95.22	100.68	95.22	100.36
	(ii). अनुसूचक श्रमिक	65.87	69.65	65.87	69.43
	(iii). उपस्कर चालन लागत	189.71	261.32	189.71	219.59
	(iv). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	13.66	38.37	13.66	25.27
	(v). उपस्कर किराया	70.20	95.19	70.20	95.19
	(vi). वीपीटी को देय पट्टा किराये	75.74	75.74	75.74	78.70
	(vii). बीमा	45.16	45.16	45.16	45.16
	(viii). अन्य व्यय	68.77	80.19	67.17	78.85
	(ix). प्रबंधन व्यय	15.50	15.50	13.99	13.99
	कुल (i से ix)	639.82	781.80	636.71	726.53
III	मूल्यहास	573.24	541.53	573.24	541.53
IV	उपपरिव्यय				
	(i). प्रबंधन और प्रशासन उपपरिव्यय	166.02	175.55	164.52	173.40
	(ii). प्राथमिक व्यय और अपफ्रंट भुगतान बट्टा खाता	12.53	12.53	12.53	12.53
	कुल (i से ii)	178.54	188.07	177.05	185.93
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	221.16	640.09	206.17	697.49
VI	बित्त और विविध आय (एफएमआई)	39.08	2.00	42.38	2.00
	कुल	39.08	2.00	42.38	2.00
VII	बित्त और विविध व्यय (एफएमआई)				
	(i). भविष्य निधि में योगदान	12.55	13.27	12.55	13.27
	(ii). परिसंपत्तियों की बिक्री पर नुकसान	0.43	—	0.43	—
	कुल	12.98	13.27	12.98	13.27
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI)-(VII)	26.10	(11.27)	29.40	(11.27)

IX	परियोजना अवधि की समाप्ति पर प्राप्ति-योग्य राशि की क्रेडिट वापसी	-	--	5.25	5.85
X	ब्याज और कर पूर्व अधिशेष (V)+(VIII)	247.26	628.81	240.82	692.07
XI	निर्योजित पूंजी	4,685.25	4,957.49	5,466.04	4,849.17
XII	आरओसीई - अधिकतम अनुमत (2006-07 के लिए 15% और 2007-08 के लिए 16%)	702.79	743.62	819.91	775.87
XIII	क्षमता उपयोग	52.78%	70.98%	55.77%	70.98%
XIV	आरओसीई क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	370.91	743.62	457.25	775.87
XV	निवल अधिशेष / (घाटा) (X)+(XIV)	(123.66)	(114.81)	(216.43)	(83.79)
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय (XV/I % में) के % रूप में	-7.67%	-5.34%	-7.85%	-3.89%

## अनुबंध-II

आदेश सं. टीएएमपी/31/2005-वीसीटीपीएल द्वारा दिनांक 19 सितम्बर, 2005 को अधिसूचित विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के दरमान में संशोधन।

- (i). अनुसूची 2 सामान्य में वर्तमान टिप्पणी सं. (iii) (ख), को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाए:

"दंडात्मक ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज वीसीटीपीएल और प्रयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।"

- (ii). अनुसूची 2 सामान्य में टिप्पणी सं. (viii) रूप में निम्नलिखित शर्त शामिल करें :

"वीसीटीपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से परे विलंबों के लिए प्रयोक्ता को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।"

- (iii). अनुसूची 1.9. - अतिरिक्त प्रभार के अधीन क्र.सं. 15 निम्नवत् शामिल करें :

क्र.सं.	विवरण	(रूपयों में)		
		कंटेनर 20 फीट लम्बाई से कम	कंटेनर 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक	कंटेनर 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक
15.	ओओजी कंटेनर की अघोषणा/गलत-घोषणा (दर प्रति कंटेनर)	3000		

- (iv). अनुसूची 1.10. कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार के अधीन में टिप्पणी सं. (6) रूप में निम्नलिखित उपबंध शामिल करें :

"(6) - उस अवधि के दौरान भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिसमें वीसीटीपीएल प्रयोक्ता के अनुरोध किए जाने पर आयात कंटेनर की सुपुर्दगी देने अथवा निर्यात कंटेनर का नौभरण नहीं कर सकें।"

-----

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 23rd July, 2007

**No. TAMP/12/2007-VCTPL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (58 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for a review of its Scale of Rates for its operations at the Visakha Container Terminal in Visakhapatnam Port Trust (VPT) as in the Order appended hereto.

**Case No. TAMP/12/2007 - VCTPL**

**Visakha Container Terminal Private Limited**

---

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 28<sup>th</sup> day of June 2007)

This case relates to the proposal dated 28 February 2007 from Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for a review of its Scale of Rates (SOR) for its operations at the Visakha Container Terminal in Visakhapatnam Port Trust (VPT).

2. The Scale of Rates of the VCTPL was last revised by this Authority in August 2005 and was valid upto 31 March 2007. The validity of the SOR has been subsequently extended for three months upto 30 June 2007 or till final disposal of the proposal filed by the VCTPL, whichever is earlier.

3. The highlights of the proposal of the VCTPL are as follows:

- (i). Clause 3.1.8. of the revised tariff guidelines stipulates that the tariff once fixed by the Authority shall be valid for 3 years unless a different period is explicitly prescribed in any individual case by TAMP or in the past concession agreement. The VCTPL has, however, proposed validity of the revised proposed SOR for one year i.e. 2007-08.
- (ii). It has proposed to continue the existing tariff for one more year on the following grounds:
  - (a). The trade has accepted the present level of tariff and, therefore, inspite of the deficit position it does not propose to revise the existing tariff mainly in the interest of the trade.
  - (b). In the next one year, it expects certain developments like change in ICD traffic (in view of entry of private container rail operator), likely commencement of production/exports by local industries situated in its vicinity, commencement of operations of main line services from the Chennai Container Terminal, etc. The effect of all these factors on the container traffic of VCTPL is not certain.
  - (c). In view of above, there is uncertainty in the container traffic for the future period. This is also likely to have an impact on its investment decisions to be done as per the terms of the LA if the volume touches 1 lakh TEUs. Consequently, there will be an impact on the tariff. It has submitted that it will be in a better position to give three years traffic projections in the next year. It has, therefore, requested to consider its proposal for one year tariff validity period.
  - (d). It has also given precedence of the initial tariff revision exercise which was done for two years period based on its request to seek graded increase in tariff at the end of two years period in view of deficit position then reflected in the cost statement.

(iii). **Traffic:**

- (a). The container traffic actually handled as against the container estimated to be handled in the last order is tabulated below:

Particulars	2005-06	2006-07
Container estimated to be handled (in our last order)	63,000	80,000
Actual container handled	47,276	50,328 (Actuals upto February 2007) 55,422 (Estimate for the full year)

- (b). The reasons for slow pace of growth in the actual container traffic handled in 2005-06 and 2006-07 are attributable to the following factors:

- The support that the terminal got by way of ICD cargo during the period 2004-05 and partially in 2005-06 suddenly dried out on account of tremendous improvement in rake availability on the west coast due to various initiatives taken by the CONCOR.
- The situation on the west coast with reference to ICD containers improved due to commencement of double stack trains between Mundra/Pipavav and North India.
- The congestion in container terminals at Nhava Sheva International Container Terminal and Jawaharlal Nehru Port Trust reduced drastically after commissioning of the third container terminal i.e. Gateway Terminal India Private Ltd., in April 2006.
- The rail freight from New Delhi-Dadri to Mumbai-Mundra-Pipavav both for imports and exports is lower as compared to New Delhi-Dadri-Vizag corridor.
- The ocean freight on the west coast continues to be lower compared to that available at Visakhapatnam.

- (c). Private container rail operators are expected to commence operations during 2007-08. This may result in gradual increase in ICD traffic to/from VCTPL terminal. However, it expects that the improvement would be mainly due to growth of local cargo than due to ICD and transshipment containers. Based on this assumption the VCTPL has projected 35% increase in the container traffic for the year 2007-08 over the throughput of the previous year. Accordingly, the throughput projection for the year 2007-08 is at 75,000 TEUs.

(iv). **Expenditure:**

- (a). The existing strength of the operating, maintenance and administration manpower is 85. The expenses on operation and direct labour and maintenance labour is estimated to increase by 6.58% per annum based on the prevailing Wholesale Price Index (WPI) over expenditure incurred during the previous year.
- (b). The diesel cost is estimated on the present average fuel consumption of 1.88 litres/TEU and applying 6.58% escalation on the prevailing rate.

- (c). Electricity consumption for illumination is assumed to increase by 5%. The unit rate of power is estimated to increase by 6.58% towards inflation for the year 2007-08. In addition to the unit cost, a fixed amount payable towards the maximum demand load charges is also considered in the estimation of power cost.
- (d). Repairs and maintenance is estimated at 1% on the opening gross block of building and 2% on the opening gross block of plant and machinery.
- (e). During the last tariff revision, the revenue share was admitted as cost at the Net Present Value (NPV) of the revenue stream quoted by the next successful bidder (excluding the upfront fee) in line with the revised tariff guidelines. For the year 2007-08, royalty is estimated on the MGT as per the license agreement and considered to the extent of the second quote in line with the approach followed in the last tariff revision Order.
- (f). Lease rentals is estimated on the total area of 1,64,000 sq. mtrs. taken from the VPT as per the license agreement at the rate of Rs. 1.811 per sq.mtr per fortnight as prescribed in the SOR of the VPT.
- (g). Equipment hire charges are estimated on the projected traffic at the prevailing rates quoted by the out sourcing agencies. For the purpose of internal transportation for carrying the containers from the yard to jetty and vice versa as also within the yard, it is outsourced at Rs. 150 per 20' container and Rs. 200 per 40' container. No increase for inflation is considered.
- (h). Adequate insurance cover is taken for its assets and third party liability under the industrial all risks policy. In view of the terms of the license agreement, the Rail Mounted Quay Cranes and Rubber Tyre Gantry Cranes are insured at their replacement value while the other assets are insured at their cost. The premium is estimated for the year 2007-08 as per the rates paid for 2006-07.
- (i). The other operating expenses are basically related directly to throughput and are towards various operational activities like lashing/unlashing, reefer monitoring, etc. These expenses are estimated directly in proportion to throughput. The VPT staff deployment charges for rail handling are considered on actual basis and no increase for inflation is considered. Other expenses such as manpower, security, water, etc., are estimated to increase by 6.58% per annum towards inflation.
- (j). A technical know-how contract has been entered into by the VCTPL with DP World and United Liner Agencies for a period of 5 years. During the last revision, this was admitted as cost and amortised over the remaining period of the project relying on the Certificate issued by its Chartered Accountant establishing 'arms length' relationship of this transaction as per the Income Tax Act subject to verification of the IT Assessment Order during the next tariff revision. It has submitted that the income tax assessment proceedings are in progress and the assessment orders have not been received till date. In view of this position, it has requested to consider the same treatment as adopted during the last revision and admit this item as cost.
- (k). The depreciation has been calculated based on the life norms of equipment as per the Companies Act. During the last revision, TAMP has taken the gross block of assets excluding the amount of upfront fee of Rs.3.19 crores, which was capitalised by VCTPL and depreciation rates were applied on the reduced gross block. The same treatment is followed by VCTPL in the cost statement for the year 2007-08.

- (l). Management and administration overheads including marketing expenses are estimated applying annual increase of 6.5% on the prevailing cost.
- (m). Upfront fee payment and lease hold land premium is amortised over the remaining period of the project in line with the treatment given in the last tariff Order.
- (n). For the purpose of estimation of the working capital, debtors are estimated at one months' revenue projection, stores and spares at six months' average consumption, cash and bank balances at one months' cash expenses and current liabilities are assumed to be 15 days average expenses.
- (vi). The actual net surplus/deficit position reported for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 (Actuals upto February 2007 and estimates for March 2007) and the cost position reflected for the year 2007-08 in the cost statement at the existing level of tariff is tabulated below:

Rs. in lakhs.					
Sr. No.	Particulars	2004-05 Actuals	2005-06 Actuals	2006-07 Actuals upto Feb'07/ Estimates for Mar'07	2007-08 Estimates
1.	Traffic in TEUs	46838	47276	55522	75000
2.	Operating income	985.39	1118.06	1534.61	2126.35
3.	Total Operating Cost plus management and general overheads	1004.24	793.64	825.45	987.30
4.	Depreciation	646.42	625.80	573.17	537.83
5.	FMI-FME	2.98	2.67	(-)11.58	(-)11.39
6.	Return on investment linked to capacity utilization	398.82	361.36	413.75	717.89
7.	Net surplus after return (2-3-4+5-6)	(-) 1061.11	(-) 660.09	(-) 289.34	(-) 128.06
8.	Net surplus/deficit as percentage of operating income.	(-) 107.68%	(-) 59.03%	(-) 18.85%	(-) 6.02%

- (vii). Cost Saving Measures/Efficiency Enhancement

As per clause 2.4.1. of revised guidelines for tariff fixation, cost reduction achieved due to efficiency improvement in the previous cycle is to be considered during every periodic review of tariff. In this regard, it has submitted the following proactive steps taken to achieve cost savings/efficiency improvement.

- (a). Conservation of Electrical Energy

The following steps have been initiated to cut down electricity consumption which has led to substantial reduction in consumption of electricity :

- The terminal has been divided into 9 zones for purposes of measuring and controlling consumption of electricity. Daily monitoring of electricity consumption is done.
- Strict control is exercised on High Mast lighting through planning and adjusting brilliance based on operational and safety needs.

- "Automatic Switching Sensors" have been installed on all High Mast Towers which ensure switching off at sun rise and switching on at sun set.
- Office air-conditioning, lighting, cafeteria heating equipment etc., are strictly regulated through roving patrols by electrical staff as also Heads of Departments.
- Awareness campaign is launched through in-house news letter and display of "Save Energy" slogans at all places in the Terminal.
- Targets are set with regard to planned consumption of power and strictly adhered to.

As a result, the declining trend observed in average electricity consumption and thereby savings in power cost is as given below:

Period	Average Electricity Cost/Unit (in Rs)	Average Electricity Cost/TEU (in Rs)	Average Electricity Units /TEU (in KWh)	Average Energy Consumption of Quay Cranes per TEU (in KWh)
April'04 – March'05	6.10	239	39	4.88
April'05 – March'06	5.84	205	35	4.19
April'06 – March'07	5.08	146	29	4.12

- (b). Conservancy of diesel:

Likewise, there has been substantial reduction in consumption of diesel on account of various proactive steps. For example, (i) stowage in the yard is rearranged in a phased manner such that RTGCs would be used more than the Reach Stackers; (ii) idling time of engines has been drastically cut down; (iii) proper maintenance of diesel generator from time to time etc. Decline in diesel consumption is shown below:

	Average Diesel Consumption Ltrs/hr.		
	RTG	RS-45	RS-10
2005-06	16.00	18.60	11.00
2006-07	14.61	15.82	10.78

- (c). In view of the above, it has requested to consider the savings of Rs.11.31 lakhs, Rs.29.37 lakhs and Rs.51.16 lakhs achieved estimated in the power and diesel cost during the year 2005-06 to 2007-08 respectively in this tariff revision exercise.

- (viii). The return on Capital Employed (ROCE) achieved and estimated to be achieved after adjusting 50% of the past losses and after claiming the cost reduction achieved due to efficiency improvement is as follows:

Year	ROCE prior to adjustment of 50% of past losses and effect of cost reduction due to efficiency improvement	ROCE after to adjustment of 50% of past losses and effect of cost reduction due to efficiency improvement
2003-04	(-) 12.97%	(-) 12.97%
2004-05	(-) 11.04%	(-) 13.71%
2005-06	(-) 5.55%	(-) 18.26%
2006-07	(-) 2.37%	(-) 16.89%
2007-08	12.32%	(-) 7.30%



(ix). **Scale of Rates:**

Despite deficit position reflected in the cost statement, it has proposed to retain the existing level of tariff except for the following modification/insertion in its Scale of Rates:

- (a). A new tariff item for non-declaration/mis-declaration of out-of-gauge containers (over-dimensional containers) is proposed at Rs.3000/- per container. In the existing Scale of Rates, this charge is covered under 'Change of Container Status'. It is proposed to make this charge explicit to avoid confusion and hence separate tariff is proposed.
- (b). It has proposed to levy Rs.5000/- per hour or part thereof for container vessels idling at its berth for more than 2 hours for reasons attributable to shipping lines. The proposed charge is introduced to compensate the operator for use of the terminal facilities in terms of men, materials and vehicles, security and vigilance, illumination, housekeeping and maintenance of various facilities, access to canteens and medical facilities, etc.
- (c). The VCTPL has no objection to permit other non-container vessels for various other activities such as minor repairs, disembarkation/embarkation of stores/passengers, berthing of offshore supply vessels, fumigation, etc. Even the Licence Agreement provides for handling non-container cargo vessels at its berth subject to consent of VPT. Notwithstanding the above, it needs to be duly recognised that permitting such activities at the container terminal would become viable only if the terminal is suitably compensated as it involves cost towards access, control of men, materials and vehicles, enhanced security and vigilance in the water front area including random boat patrol, illumination, house keeping and maintenance of various facilities, access to canteen and medical facilities, conservancy and manpower for supervision of terminal. Accordingly, in order to cater to this request of trade and VPT, the VCTPL has proposed to levy Rs.8000 per hour from non-container vessels for availing the facilities at its terminal. A premium of 50% of the charge is proposed for use of terminal facilities in case dedicated berth is allocated to vessels for more than 24 hours.
- (d). It has submitted that consequent to spurt in fertiliser and food grain imports, the VPT was finding it difficult to cope up with the rising demand for berths. Due to lack of sufficient draught in the inner harbour, panamax vessels could not be handled at the VPT. There is however, much unused space capacity of the VCTPL in the outer harbour which is going untapped. At the request of VPT, it has explored the feasibility of accommodating non-containerised cargo activities at the berth which will also generate additional revenue to the terminal. The VPT discussed the matter with the Visakhapatnam Harbour and Port Workers Union. The VPT has stated that whenever it is mutually agreeable, vessels carrying cargo such as fertilisers, food grains, general cargo, steel products, etc., will be berthed at VCTPL by deploying VDLB labour by the concerned stevedores.

Accordingly, at the request of the VPT, non-containerised cargo like fertilisers, food grains, general cargo, steel products, etc., will be handled at the VCTPL by deploying Visakhapatnam Dock Labour Board (VLDB) labour by the concerned stevedores. For this purpose, 50% of wharfage collected by VPT for cargo handled at VCTPL will be shared with the VCTPL as per the conditions in the LA entered between both the parties.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of VCTPL was forwarded to the Visakhapatnam Port Trust and the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from the users/user organisation were forwarded to the VCTPL as feedback information. The VCTPL has furnished its comments on the comments of the Visakhapatnam Containers Lines Association (VCLA) and the VPT. The VCTPL has responded on the comments of the VPT and users / user organisations.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VCTPL was requested to furnish additional information / clarifications. The VCTPL has furnished the additional information/clarifications alongwith the revised cost statements. The queries raised by us and the clarifications furnished by the VCTPL is tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Response of VCTPL
<b>A.</b>	<b>Financial /Cost Statements:</b>	
(1).	Since the year 2006-07 has already drawn to a close, the estimates for the year 2006-07 may be updated with actuals duly tallying it with the figures reported in the Annual Accounts as certified by its Chartered Accountant. Also, forward a copy of the Audited Annual Accounts for the year 2006-07.	It has furnished revised cost statements duly incorporating the actual figures for the year 2006-07. Since the Annual Accounts for the year 2006-07 are not yet audited, it has furnished provisional and un-audited Annual Accounts.
(2).	Depreciation considered in the cost statement for the year 2005-06 do not match with the figures reported in the Annual Accounts. Likewise, the gross block of assets and the net block of assets for the years 2004-05 and 2005-06 also do not match with the figures reported in the respective Annual Accounts.	Uplifted Fee of Rs.3.19 crores paid to VPT in the year 2003-04 has been capitalised in the year 2003-04 as per the accounting standards. The land premium paid to VPT was treated as an asset in the year of capitalisation i.e. 2003-04 and is being written off equally during entire license period. However, during the previous tariff revision exercise TAMP had considered the above two items separately and taken out of the gross value of assets. Hence the difference in the cost statement and the Annual Accounts figures.
(3).	<b>Income:</b>	
(i).	As per the existing Scale of Rates, the tariff for lift on or lift off in respect of a 20' empty container is Rs. 400 and 40' empty container is Rs.600. In the income estimation, the tariff for this item is considered at Rs.300 and Rs.450 for a 20'/40' empty container respectively. Please explain the reasons for this variation or make necessary correction in the income estimation.	The tariff for empties was reduced to Rs.300 for 20' empty container and Rs.450 for 40' empty container in order to encourage the trade to reposition the empties to cater to the imbalance between imports and exports, wherein exports are more. In the revised cost statement, the income estimation has been modified based on the rates prescribed in the SOR.
(4).	<b>Operating Cost and Expenses:</b>	
(i).	Explain the reasons for estimating 27% increase in operating and direct labour cost and 11% increase in the maintenance labour cost in the year 2006-07 over the actuals/estimates of the previous year despite the fact that there is no significant change in the number of employees deployed in the year 2006-07	During the year 2005-06, heavy attrition took place and as a result many trained personnel had left VCTPL and joined other container terminal. As a measure to arrest the attrition rate, the management of the company gave substantial increase in the increments for the year 2006-07 which is 27 % on an average (as against normal increase of 8-10 %). However, even with this increment, the average salary is apparently still less than the existing norms in other terminals.
(ii).	Annual escalation in the estimation of operating and direct labour, maintenance labour, management and general overheads, per unit cost of fuel, etc., will be restricted based on the current movement in the Wholesale Price Index (WPI) as announced by the Government of India for the financial year ended on 31.3.2007.	At the time of submitting its proposal to TAMP, the WPI for the January 2007, was only available. The WPI for the week ended March 31, 2007 is 5.74 %. The escalation in cost for the year 2007-08 is considered based upon the updated WPI in the revised cost statements.

(iii).	The repairs and maintenance cost is estimated to increase from Rs.75.63 lakhs in the year 2006-07 to Rs.123.96 lakhs in the year 2007-08. Explain the reasons for estimating 63% increase in the repairs and maintenance cost for the year 2007-08 and justify it with reference to the actual repairs and maintenance cost incurred in the year 2006-07 recognising that no additions are proposed to the gross block of assets in this particular year.	<p>(a). As per the provisional and Un-Audited Annual Accounts for the year 2006-07, the actual repairs and maintenance cost is Rs.78.25 lakhs. The increase in the actual cost of repairs and maintenance for the year 2006-07 is 28.38 % over the actuals of the relevant previous year.</p> <p>(b). Major equipment consists of 2 nos. of RMQCs and 2 nos. of RTGCs, which are 20 years and 15 years old respectively when it was imported by VCTPL. After 4 years of operations, major parts and components of the equipment have worn out. Most of these components are not available indigenously and replacements were required to be imported. It was thus left with little choice but to find an alternative source indigenously. This exercise for finding out a suitable supplier(s) is already started. In the process the components are being obtained at higher cost as the supplier is developing new components for the first time and for specific requirement. However, this expenditure is within the limit of 2 % of gross block of plant &amp; machinery and 1 % of gross block of buildings as allowed by TAMP in the last tariff of revision.</p>
(iv).	Furnish copies of the agreement entered by VCTPL with various outsourcing agencies for services outsourced to substantiate the estimate of equipment hire charges for the years 2006-07 and 2007-08.	The expenditure incurred on transportation of containers is shown under the head equipment hire charges. It has furnished copies of the relevant agreement.
(v).	Please explain the reasons for estimating the insurance cost for the year 2007-08 at the level of 2006-07 despite the fact that no addition is proposed to the gross block of assets during the year 2007-08. Also, forward copies of insurance policies taken in the year 2006-07 as a documentary support.	As per sub clause (ii) of Clause (d) of Article 7.1 of License Agreement, it is obligatory on the part of VCTPL to insure the project facilities and services only at replacement value. It has, furnished copies of the insurance policies and relevant extract of the License Agreement as documentary support.
(vi).	Furnish the break-up of 'other expenses. Also, explain the reasons for estimating 28% increase in this cost element in the year 2007-08 over the previous years' estimate.	It has furnished break up of 'other expenses. This includes hire of manpower, tally charges, lashing & unlashng expenses and reefer monitoring charges constituting almost 52.54% of the 'other expenses'. These expenses vary directly in proportion to the throughput. The other items under this head such as security expenses, testing charge and water charges are estimated to increase on the basis of WPI. Therefore, on an average 28% increase is estimated under this head.
5.	<b>Royalty:</b>	
(i).	The traffic for the years 2006-07 and 2007-08 are estimated at 55422 TEUs and 75000 TEUs respectively as against the (MGT) of 72950 TEUs and 104400 TEUs respectively for these two years envisaged in the LA. The VCTPL has considered royalty to the extent of second quote on the (MGT) though the actual traffic estimated to be handled for the years 2006-07 and 2007-08 are found to be lower than the MGT level envisaged in the LA. Explain the reasons why the existing traffic should bear the additional burden of royalty due to the terminal not achieving the minimum guarantee throughput prescribed in the LA. In the light of this	As per Clause 2 of Article 3.6 of the License Agreement, it has to pay to VPT for the shortfall in the income if the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) is not achieved. Hence, the expenditure by way of royalty includes the payment for the shortfall in achieving the MGT. Accordingly, royalty is estimated on the MGT and included in the cost statement to the extent quoted by the next lowest bidder.

	observation, the estimation of royalty may be considered on the throughput projected for the years 2006-07 and 2007-08 and included as cost to the extent quoted by the next lowest bidder as per the revised tariff guidelines.																																			
(6).	This Authority in its last tariff Order of August 2005 had allowed the technical service fee as an item of cost and amortised it over the remaining period of the projected relying on the certificate issued by its Chartered Accountant establishing the 'arms length relationship' of this transaction subject to the verification of the Income Tax Assessment Order in the next tariff review. It was categorically mentioned in the said tariff Order that if such an evidence is not produced in the next review, the estimated expenditure allowed in the said tariff Order would be set out in the next review. Since the VCTPL has not been able to furnish the Income Tax Assessment Order of previous years for verification, please explain why this expenditure admitted as cost in the last tariff Order need not be set off in this review.	(a).It has furnished the Intimation Order by the Income Tax Department under sec.143 (1) of Income Tax Act,1961, for the Assessment Year 2004-05.  (b) It has further clarified that as per the advice of its Auditors, it has deferred the claim of Management Fee as expenditure to the year of actual payment. Accordingly, the Intimation Order was given for the year 2004-05.  (c). It has submitted that since the expenditure under this head was distributed over the entire lease period in the last tariff revision Order, the same treatment may be continued in this tariff review exercise.																																		
(7).	<b>Working Capital:</b>																																			
(i).	The revised tariff guidelines limits the sundry debtors to one month's estate income and terminal handling charges while computing the working capital. The estimation of sundry debtors at one month's total revenue is not found to be in line with the revised tariff guidelines and hence needs to be modified.	Clause 2.9.9. of TAMP Guidelines lays down limit on sundry debtors balances at two months estate income and railway terminal charges payable by Indian Railways. Accordingly, sundry debtors are estimated in the cost statements.																																		
(ii).	For the purpose of computation of working capital, the inventory of spares has been estimated almost at the level of annual consumption of spares reported in the year 2006-07 which is not found to be in line with the norms prescribed in the revised tariff guidelines. The estimation of capital spares may be modified restricting it to one year's average consumption and other items of inventory (excluding fuel) may be restricted to six month's average consumption based on the actual position obtained for the years 2005-06 and 2006-07. Please furnish the detailed computation in this regard.	<p>The actual inventory for the years 2005-06, 2006-07 are as follows:</p> <table><tr><th>Sl No.</th><th>Year</th><th>Inventory (Amount in Rs.)</th></tr><tr><td>1</td><td>2005-06</td><td>31,55,908</td></tr><tr><td>2</td><td>2006-07</td><td>42,83,305</td></tr></table> <p>The value of inventory has been arrived at as under:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Amount in Rs.</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Oil &amp; Lubricants</td><td>6,78,940</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Consumables</td><td>12,57,221</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Computer consumables</td><td>1,35,194</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Stores &amp; Spares</td><td>17,77,241</td></tr><tr><td>(v).</td><td>Workshop tools (w/off)</td><td>89,433</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>Tyres &amp; Tubes</td><td>11,88,707</td></tr><tr><td></td><td><b>Total</b></td><td><b>51,26,736</b></td></tr></table> <p>Inventory balance is considered as 6 months' consumption i.e. Rs.25,63,368/-. This is in accordance with the clause 2.9.9 of the tariff guidelines.</p>	Sl No.	Year	Inventory (Amount in Rs.)	1	2005-06	31,55,908	2	2006-07	42,83,305	Sl. No.	Particulars	Amount in Rs.	(i).	Oil & Lubricants	6,78,940	(ii).	Consumables	12,57,221	(iii).	Computer consumables	1,35,194	(iv).	Stores & Spares	17,77,241	(v).	Workshop tools (w/off)	89,433	(vi).	Tyres & Tubes	11,88,707		<b>Total</b>	<b>51,26,736</b>	
Sl No.	Year	Inventory (Amount in Rs.)																																		
1	2005-06	31,55,908																																		
2	2006-07	42,83,305																																		
Sl. No.	Particulars	Amount in Rs.																																		
(i).	Oil & Lubricants	6,78,940																																		
(ii).	Consumables	12,57,221																																		
(iii).	Computer consumables	1,35,194																																		
(iv).	Stores & Spares	17,77,241																																		
(v).	Workshop tools (w/off)	89,433																																		
(vi).	Tyres & Tubes	11,88,707																																		
	<b>Total</b>	<b>51,26,736</b>																																		
(iii).	The estimation of current liabilities for computation of working capital is not found to be as per the revised tariff guidelines. The estimation of current liabilities for the year 2007-08 may be modified based on the actuals reported for the years 2005-06 and 2006-07.	The estimation of current liabilities is considered at half month's expenses viz.(i) Equipment running cost, (ii) Equipment Hire charges, (iii) Other Expenses and (iv) Management & other administrative overheads. The actuals of current liabilities include items of extraneous nature which do not have direct relation to the operations. Similarly the actual cash balances for the years 2005-06 and 2006-07 also include																																		

		extraneous items which have no direct relation on the operations. Hence, the estimates for the current assets and current liabilities are related to operating income and operating expenditure only.																																
8.	<b>Form 6 – Analysis of Efficiency and Productivity Improvement:</b>																																	
(i).	The reduction in the per TEU fixed cost of electricity indicated in Form 6 may be on account of increase in the throughput handled/estimated for each of the years 2005-06 to 2007-08. When the volume handled increases, the fixed costs will get spread over a wider base thus reducing the per TEU cost.	It is correct that as the volume increases the fixed cost will get spread over increased volume and reduces the per TEU cost. But in its case, the value of fixed costs itself is reduced. In the year 2004-05, the fixed element of electricity charges was Rs.29,48,400/-. This amount has been reduced to Rs.23,16,600/- during the year 2005-06, while it is further reduced to Rs.16,54,204/- during the year 2006-07. Hence it has claimed for efficiency and productivity improvement.																																
(ii).	Average electricity consumed per TEU at 39 units in 2004-05, 35 units in 2005-06 and 29 units in 2006-07 indicated in Annex 5 also takes into account the electricity consumed by IT, work shops and other administrative purposes which are more of fixed in nature and may not vary in direct proportion to the variation in the throughput. As a result, when such fixed consumption of power is spread over the increased throughput, the average per TEU consumption will show a reduction.	<p>The details of electricity consumption in units at various locations is tabulated below:</p> <p style="text-align: right;">(in units )</p> <table><tr><th>Sl.No.</th><th>Location</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th></tr><tr><td>(i).</td><td>RMQC1</td><td>1,14,549</td><td>1,27,400</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>RMQC2</td><td>82,025</td><td>1,05,900</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Reefer Points</td><td>6,45,897</td><td>6,71,349</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>High Mast Towers</td><td>4,49,237</td><td>3,14,544</td></tr><tr><td>(v).</td><td>Gate Complex, Substation, &amp; Workshop</td><td>2,44,477</td><td>2,11,897</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>IT &amp; Canteen</td><td>1,22,275</td><td>1,02,930</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>16,58,460</td><td>15,34,020</td></tr></table> <p>The above table indicates that the consumption of electricity at the IT and canteen locations is marginal and varies from 6 % to 7 % of total consumptions in units. Thus it is seen that the effect of fixed component on the per TEU consumption is negligible. The consumption at workshop is directly related to operations and hence it is more of a variable nature.</p>	Sl.No.	Location	2005-06	2006-07	(i).	RMQC1	1,14,549	1,27,400	(ii).	RMQC2	82,025	1,05,900	(iii).	Reefer Points	6,45,897	6,71,349	(iv).	High Mast Towers	4,49,237	3,14,544	(v).	Gate Complex, Substation, & Workshop	2,44,477	2,11,897	(vi).	IT & Canteen	1,22,275	1,02,930		Total	16,58,460	15,34,020
Sl.No.	Location	2005-06	2006-07																															
(i).	RMQC1	1,14,549	1,27,400																															
(ii).	RMQC2	82,025	1,05,900																															
(iii).	Reefer Points	6,45,897	6,71,349																															
(iv).	High Mast Towers	4,49,237	3,14,544																															
(v).	Gate Complex, Substation, & Workshop	2,44,477	2,11,897																															
(vi).	IT & Canteen	1,22,275	1,02,930																															
	Total	16,58,460	15,34,020																															
(iii).	It may be noted that average per TEU consumption of power considered in the last tariff revision is to the tune of 33 units per TEU and 29 units per TEU for the years 2005-06 and 2006-07. The actual consumption of power reported for the year 2005-06 is infact found to be higher than the estimates considered in the last tariff revision Order and the consumption of power reported in the year 2006-07 is almost at the level considered in the last tariff revision.	<p>At the time of last revision, electricity consumption per TEU was assumed as follows:</p> <table><tr><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th></tr><tr><td>37.00</td><td>34.00</td><td>30.00</td></tr></table> <p>In the present submission, the consumption of power is estimated at the following level:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2005-06 (Actuals)</th><th>2006-07 (Actuals)</th><th>2007-08 (Estimates)</th></tr><tr><td>Electricity consumption per TEU (in units)</td><td>35.08</td><td>27.51</td><td>23.25</td></tr></table> <p>Even though the estimates for the years 2005-06 and 2006-07 considered in the last tariff Order are found to be higher than the actuals for the respective years, the estimates for the year 2007-08 are strictly based upon the actual consumptions for the year 2006-07.</p>	2005-06	2006-07	2007-08	37.00	34.00	30.00	Particulars	2005-06 (Actuals)	2006-07 (Actuals)	2007-08 (Estimates)	Electricity consumption per TEU (in units)	35.08	27.51	23.25																		
2005-06	2006-07	2007-08																																
37.00	34.00	30.00																																
Particulars	2005-06 (Actuals)	2006-07 (Actuals)	2007-08 (Estimates)																															
Electricity consumption per TEU (in units)	35.08	27.51	23.25																															

(iv).	In view of the above observation, the cost reduction achieved due to improvement in efficiency and due to other factors need to be clearly established. In case of diesel, please explain how cost reduction is achieved due to improvement in efficiency recognising that the consumption of diesel per TEU in the year 2005-06 is reported to be higher than the per TEU consumption of the respective previous year.	It has furnished the following data to show reduction in the consumption of diesel per TEU for the year 2006-07 as compared to 2005-06: <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>2005-06 (Actuals)</th><th>2006-07 (actuals)</th><th>2007-08 (estimates)</th></tr><tr><td>1.</td><td>Consumption of Diesel (Litres)</td><td>99,712</td><td>104,467</td><td>140,492</td></tr><tr><td>2.</td><td>Consumption per TEU</td><td>2.11</td><td>1.87</td><td>1.87</td></tr><tr><td>3.</td><td>Savings per TEU (Litres)</td><td>-</td><td>0.24</td><td>0.24</td></tr><tr><td>4.</td><td>Average cost of diesel per litre.</td><td>30.66</td><td>33.60</td><td>35.81</td></tr><tr><td>5.</td><td>Savings (in Rs.)</td><td>-</td><td>4,42,073/</td><td>6,33,639/</td></tr></table> <p>It is seen that the average productivity of the yard equipment, about a year ago, was 10-12 moves per hour. In order to reduce the fuel consumption, one of the steps taken was to increase the yard productivity, so that more number of containers are handled in the same duration thereby reducing the idling period between handling of 2 containers. Also, for better engine performance and maintenance, the yard equipment i.e. the Reach Stackers and RTGCs are to be idled for 3 minutes after switching on and prior switching off the engine. More the number of containers are handled in one go, therefore, the lesser fuel is consumed. Accordingly, efforts were put in to enhance the yard productivity and it has succeeded in improving it to 20 – 22 moves per hour. The diesel consumption thereby reduced from 1.6 litres per move to almost 0.8 litres per move.</p>	Sl. No.	Particulars	2005-06 (Actuals)	2006-07 (actuals)	2007-08 (estimates)	1.	Consumption of Diesel (Litres)	99,712	104,467	140,492	2.	Consumption per TEU	2.11	1.87	1.87	3.	Savings per TEU (Litres)	-	0.24	0.24	4.	Average cost of diesel per litre.	30.66	33.60	35.81	5.	Savings (in Rs.)	-	4,42,073/	6,33,639/
Sl. No.	Particulars	2005-06 (Actuals)	2006-07 (actuals)	2007-08 (estimates)																												
1.	Consumption of Diesel (Litres)	99,712	104,467	140,492																												
2.	Consumption per TEU	2.11	1.87	1.87																												
3.	Savings per TEU (Litres)	-	0.24	0.24																												
4.	Average cost of diesel per litre.	30.66	33.60	35.81																												
5.	Savings (in Rs.)	-	4,42,073/	6,33,639/																												
(v).	The total annual consumption of power arrived at by summing up the consumption of power by high mast, work shop IT etc., and the consumption of power by the quay cranes do not match with the total consumption indicated in Form 3B of the cost statement. The correct position may be indicated.	Average rate per unit has been corrected in the revised cost statements and relevant figures are matching.																														
9.	FORM 7:																															
(i).	Form 7 furnished along with the proposal gives comparison of actuals vis-à-vis estimates for the years 2003-04 and 2004-05. The last tariff Order, however, considered the cost position for the year 2005-06 and 2006-07 while revising the tariff of VCTPL. Update this form with the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order for the years 2005-06 and 2006-07. While doing so the income estimates considered in our last tariff Order may be adjusted with reference to tariff revision allowed by this Authority.	It has furnished modified form-7 which reflects the following financial position for the years 2005-06 and 2006-07: <table><tr><th colspan="3">Rs. in lakhs</th></tr><tr><th>Year</th><th>Estimated net deficit as per Order</th><th>Actuals</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>- 1301.73</td><td>-966.71</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>-965.42</td><td>-644.81</td></tr></table>	Rs. in lakhs			Year	Estimated net deficit as per Order	Actuals	2005-06	- 1301.73	-966.71	2006-07	-965.42	-644.81																		
Rs. in lakhs																																
Year	Estimated net deficit as per Order	Actuals																														
2005-06	- 1301.73	-966.71																														
2006-07	-965.42	-644.81																														

(ii).	Explain the reasons for setting off the losses of the past three years period in the one year itself i.e. 2007-08 when the tariff validity period is for three years as per the revised tariff guidelines	<p>Clause 2.13 of TAMP guidelines prescribes for setting off 50 % of the benefit or loss already accrued if the performance variation is more than +/- 20 %. The Authority in its previous Order dated 19 September 2005 had arrived at the operating profit/loss. This loss is considered for the purpose of set off for future profits. The set off is made only to the extent of the profit made for that year and the balance is carried forward for set off for future losses/profit. It has furnished the detail working as tabulated below:</p> <p style="text-align: right;">Rs. in lakhs</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2003-04</th><th>2004-05</th><th>2005-6</th><th>2006-07</th></tr><tr><td>Profit/Loss before interest &amp; tax.</td><td>(982.55)</td><td>(662.29)</td><td>(298.73)</td><td>247.25</td></tr><tr><td>50% of loss (as per TAMP order) to be set off.</td><td>(491.28)</td><td>(491.28)</td><td>(800.16)</td><td>(949.52)</td></tr><tr><td>Set off against current year's loss/50%of loss to be carried forward.</td><td>—</td><td>(308.89)</td><td>(149.36)</td><td>247.25</td></tr><tr><td>Balance loss carried forward to be set off in future.</td><td>(491.28)</td><td>(800.16)</td><td>(949.52)</td><td>(702.27)</td></tr></table>	Particulars	2003-04	2004-05	2005-6	2006-07	Profit/Loss before interest & tax.	(982.55)	(662.29)	(298.73)	247.25	50% of loss (as per TAMP order) to be set off.	(491.28)	(491.28)	(800.16)	(949.52)	Set off against current year's loss/50%of loss to be carried forward.	—	(308.89)	(149.36)	247.25	Balance loss carried forward to be set off in future.	(491.28)	(800.16)	(949.52)	(702.27)
Particulars	2003-04	2004-05	2005-6	2006-07																							
Profit/Loss before interest & tax.	(982.55)	(662.29)	(298.73)	247.25																							
50% of loss (as per TAMP order) to be set off.	(491.28)	(491.28)	(800.16)	(949.52)																							
Set off against current year's loss/50%of loss to be carried forward.	—	(308.89)	(149.36)	247.25																							
Balance loss carried forward to be set off in future.	(491.28)	(800.16)	(949.52)	(702.27)																							
B.	Scale Of Rates:																										
(1).	<p><b>General</b></p> <p>The following general conditionality may be incorporated in the proposed Scale of Rates as per clause 2.15. of the revised tariff guidelines.</p> <p><i>"Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VCTPL"</i></p>	It has agreed to insert the said conditionality in its SOR.																									
(2).	<p>(i). A separate proposal is filed by VCTPL in January 2006 for inserting a conditionality in its SOR for levy of penal charge at Rs.10,000 per hour or part thereof on vessels idling at its berth for reasons attributable to shipping lines. This has been registered as a separate tariff case and processed following the usual consultation process. The VCTPL in the instant proposal has proposed tariff of Rs 5000 per hour on container vessels idling at its berth for more than 2 hours per hour or part thereof for reasons attributable to shipping lines. Different rate seem to have been proposed for the same item in this proposal. Please confirm whether the tariff proposed in the instant tariff revision proposal supersedes the rate proposed in its earlier proposal dated 18 January 2006.</p>	The tariff proposed in the instant tariff revision proposal supersedes the rate proposed in its earlier proposal dated 18 January 2006.																									
	<p>(ii). Furnish a detailed computation to arrive at the proposed rate of Rs.5000 per hour or part thereof in respect of a container vessel idling at</p>	The proposed figure of Rs. 5000 / - per hour is an ad hoc rate. It does not expect any revenue from this element of tariff as the case of vessel overstaying is																									

	its berth for reasons attributable to shipping line for more than two hours.	remote. The charge is more of a deterrent than of a revenue earning tariff. It is basically towards use of terminal facilities beyond the operational time.						
	(iii). The proposed rate of Rs.8000/- per hour or part thereof for use of terminal facilities by non-container vessels may also be justified with reference to the cost of services provided.	At the request of the trade, the non-container vessels were berthed at its berth with the consent of VPT. Since the VCTPL terminal facilities were being utilised and in most cases there was no wharfage accruing, a rate of Rs. One Lakh per day or part thereof was mutually agreed between concerned vessel agent and VCTPL. Since some vessels did not stay for the full day, some section of the trade suggested an hourly rate. Hence the hourly rate (albeit higher than the pro-rata working) has been proposed in order to benefit the trade in case of vessels staying for a shorter duration. This tariff is unlikely to generate much revenue and hence was fixed on an ad hoc basis.						
	(iv). Estimate the additional income likely to accrue from the tariff proposed to be introduced in this schedule and include the same in the income estimation in the cost statement	It is already included under revenue from other additional services in the year 2007-08.						
	(v). The proposed note (b) under this schedule does not clearly prescribe the activities for which its terminal would be available for non-container vessels. The proposed note may be modified to explicitly state the activities for which its berth would be available for vessels as stated in para 5.2 of the proposal.	<p>its terminal facilities shall be made available to non-container vessels that would come to VCTPL for handling cargo, passengers, repairs to the vessel, fumigation of cargo and any such other activity as may be permitted by VPT. Accordingly, instead of the note (b) which is applicable to both the items 'a' and 'b', the item 'b' in this schedule is modified as under:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Type of Vessel</th><th>Charges per hour or part thereof stay at the terminal (in Rs.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>b</td><td>Non - Container Vessels berthed for purpose of cargo handling or for any other activity permitted by VPT with mutual consent of VCTPL.</td><td>8,000</td></tr> </tbody> </table>		Type of Vessel	Charges per hour or part thereof stay at the terminal (in Rs.)	b	Non - Container Vessels berthed for purpose of cargo handling or for any other activity permitted by VPT with mutual consent of VCTPL.	8,000
	Type of Vessel	Charges per hour or part thereof stay at the terminal (in Rs.)						
b	Non - Container Vessels berthed for purpose of cargo handling or for any other activity permitted by VPT with mutual consent of VCTPL.	8,000						
(3).	(i). The correspondence exchanged between the VCTPL and the VPT and the minutes of the meeting dated 27 October 2006, with the VPT, the VCTPL and the concerned users forwarded along with the proposal give an understanding that the VPT has given the consent to the VCTPL to handle non-container vessels such as fertilisers, food grains, general cargo, etc., at the VCTPL's terminal by deploying the VDLB labour. Please furnish details of cargo handled by the VCTPL from such non-container vessels during the year 2006-07. Also, furnish the details of wharfage revenue shared by VPT with the VCTPL as per the terms of LA on the cargo handled at its terminal from non-container vessels.	During the year 2006-07, it has handled only two non-container cargo vessels at its terminal. The total revenue earned was Rs.67,130/- in the form of 50 % wharfage from VPT.						
	(ii). Indicate total quantum of cargo from non-container vessels likely to be handled at the VCTPL's terminal in the year 2007-08, wharfage income likely to accrue thereon, and the wharfage income likely to be shared with the VCTPL.	It does not expect much cargo to be handled at its terminal and hence are not in position to project the relevant figures.						



(iii). The LA stipulates that 50% of the wharfage at the rates prescribed in the SOR of VPT shall be shared with the licensee, in case cargo vessels are handled at the VCTPL's terminal. However, no specific provision is found either in the existing Scale of Rates of VPT or in SOR proposed by the VCTPL for such an arrangement. The VCTPL may consider to propose suitable provision in its SOR in this regard to avoid any ambiguity.	Since the element is covered under SOR of the VPT, it is not reflected in SOR of the VCTPL. Further, the handling of the cargo will be done by VPT and the arrangement made so far is that VPT shall collect the wharfage and remit 50 % to VCTPL. This is bilateral arrangement between VPT and VCTPL as per the License Agreement and the trade is not affected as they pay wharfage only once as per SOR of VPT to VPT.
--	--

5.2 The VCTPL has furnished revised cost statements reflecting the following cost position for the years 2006-07 and 2007-08:

Sr. No.	Particulars	2006-07 Actuals	2007-08 Estimates
1.	Traffic in TEUs	55769	75000
2.	Operating income	1612.76	2151.49
3.	Total Operating Cost plus management and general overhead	818.36	969.87
4.	Depreciation	573.24	541.53
5.	FMI-FME	26.10	(-)11.27
6.	Capital Employed	4685.25	4957.49
7.	ROCE adjusted for capacity utilisation	370.91	743.62
8.	Net surplus deficit (2-3-4+5-7)	(-) 123.66	(-) 114.81
9.	Net surplus deficit as % of operating income	(-)7.67%	(-)5.34%
10.	(i). Available 50% loss to set off for performance variation exceeding- 20%. (ii). Set off loss against year's profit/50% of loss carried forward. (ii). Balance 50% of loss available to carry forward to set off against future profits.	(-)949.52 247.25 (-)702.27	(-)702.27 628.81 (-)73.46
11.	Cost savings due to efficiency	(-)41.07	(-)91.97

6. The VPT was also requested to furnish some additional information / clarifications. The summary of the queries raised and clarifications furnished by VPT are summarised below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Reply of VPT																				
(i).	Please furnish specific comments on the reasonableness of the traffic and income projections made by the VCTPL for the year 2007-08.	As per the present trends in traffic, the VCTPL is likely to handle 75,000 TEUs for the year 2007-08.																				
(ii).	Confirm whether the estimated lease rentals of Rs.74.25 lakhs payable by the VCTPL to the VPT for the year 2007-08 is in line with the terms of Licence Agreement.	The VCTPL had paid an amount of Rs. 78.70 lakhs to VPT towards annual lease rentals for the year 2007- 08 as per revised SOR is in line with the terms of License Agreement.																				
(iii).	Indicate the estimated royalty receivable from the VCTPL for the year 2007-08 as per the terms of LA.	<table><tr><td colspan="2">The estimated traffic likely to be handled by VCTPL is 75000 TEUs. Royalty payable as per the terms of LA on the Minimum Guaranteed traffic is as follows:</td></tr><tr><td>(i). As per LA</td><td></td></tr><tr><td>(a). 26<sup>th</sup> June 2006 to 25<sup>th</sup> June 2007.</td><td>81,600 TEUs</td></tr><tr><td>(b). 26<sup>th</sup> June 2007 to 25<sup>th</sup> July 2008.</td><td>1,12,200 TEUs</td></tr><tr><td>(ii). Pro-rata MGT and royalty payable</td><td></td></tr><tr><td>(a). 1<sup>st</sup> April 2007 to 25 June 2007</td><td>19,226 TEUs</td></tr><tr><td>Royalty payable @ Rs.50 per TEU</td><td>Rs.9,61,300</td></tr><tr><td>(b). 26 June 2007 to 31 March 2008</td><td>85,683 TEUs</td></tr><tr><td>Royalty payable @ Rs.75 per TEU</td><td>Rs.64,26,225</td></tr><tr><td>Total royalty payable on MGT from 1 April 2007 to 31 March 2008</td><td>Rs. 73,87,525</td></tr></table>	The estimated traffic likely to be handled by VCTPL is 75000 TEUs. Royalty payable as per the terms of LA on the Minimum Guaranteed traffic is as follows:		(i). As per LA		(a). 26 <sup>th</sup> June 2006 to 25 <sup>th</sup> June 2007.	81,600 TEUs	(b). 26 <sup>th</sup> June 2007 to 25 <sup>th</sup> July 2008.	1,12,200 TEUs	(ii). Pro-rata MGT and royalty payable		(a). 1 <sup>st</sup> April 2007 to 25 June 2007	19,226 TEUs	Royalty payable @ Rs.50 per TEU	Rs.9,61,300	(b). 26 June 2007 to 31 March 2008	85,683 TEUs	Royalty payable @ Rs.75 per TEU	Rs.64,26,225	Total royalty payable on MGT from 1 April 2007 to 31 March 2008	Rs. 73,87,525
The estimated traffic likely to be handled by VCTPL is 75000 TEUs. Royalty payable as per the terms of LA on the Minimum Guaranteed traffic is as follows:																						
(i). As per LA																						
(a). 26 <sup>th</sup> June 2006 to 25 <sup>th</sup> June 2007.	81,600 TEUs																					
(b). 26 <sup>th</sup> June 2007 to 25 <sup>th</sup> July 2008.	1,12,200 TEUs																					
(ii). Pro-rata MGT and royalty payable																						
(a). 1 <sup>st</sup> April 2007 to 25 June 2007	19,226 TEUs																					
Royalty payable @ Rs.50 per TEU	Rs.9,61,300																					
(b). 26 June 2007 to 31 March 2008	85,683 TEUs																					
Royalty payable @ Rs.75 per TEU	Rs.64,26,225																					
Total royalty payable on MGT from 1 April 2007 to 31 March 2008	Rs. 73,87,525																					

(iv).	The correspondence exchanged between the VCTPL and the VPT and the minutes of the meeting dated 27 October 2006 between the VPT, VCTPL and the concerned users forwarded along with the proposal give an understanding that the VPT has given the consent to the VCTPL to handle non-container vessels such as fertilizers, food grains, general cargo etc., at the VCTPL's terminal by deploying the VDLB labour. Please furnish the details of cargo handled by the VCTPL from such non-container vessels during the year 2006-07. Also, indicate the wharfage revenue shared by VPT with the VCTPL as per the terms of the LA.	<p>(a). The decision of handling non-container vessels such as fertilizers, food grains, and general cargo, etc., at VCTPL's Terminal was taken after a number of meetings and discussions with VCTPL and Trade.</p> <p>(b). It has not given any consent to VCTPL to handle non-container vessels such as fertilizers, food grains, and general cargo etc., at VCTPL's Terminal, as the VCTPL is not entitled to handle non-container vessels without its prior written consent or approval.</p> <p>(c). However, as per the clause 2.5(1) of the LA, it reserves the right to utilise the berth when it is free from container vessels and that the berth will be made available to the VPT within mutually agreed notice period. As per the said clause, the Licensee shall be entitled to collect Wharfage at VPT Scale of Rates and retain 50% of the same when VPT designated vessels are berthed at the terminal when it is vacant.</p> <p>(d). During the year 2006-07, only two non-container vessels were handled at VCTPL and wharfage of Rs. 67,130/- was shared with the VCTPL.</p>
(v).	Please furnish the total quantum of cargo from non-container vessels likely to be handled at the berth operated by VCTPL in the year 2007-08, wharfage income likely to accrue thereon and the wharfage income likely to be shared with the VCTPL.	The total quantum of cargo from non-container vessels likely to be handled at VCTPL terminal for the year 2007-08 cannot be estimated at this point of time. Whenever an over draft vessel arrives at this port to discharge, it is berthed initially at Outer Harbour to lighten part cargo. On attaining Inner Harbour draft, the vessel is shifted to Inner Harbour for completing discharge operation. At certain times, the Outer Harbour berths may not be vacant. At this point of time, as a last resort, these vessels are berthed at VCTPL terminal to reduce pre-berthing detention of the vessels. This is not a regular phenomenon and is an extreme step taken by VPT to accommodate waiting vessels. It has, however, furnished permission from A.P. Pollution Control Board for handling such vessels.
(vi).	The LA stipulates that 50% of the wharfage at the rates prescribed in the SOR of VPT shall be shared with the licensee, in case cargo vessels are handled at the berth operated by VCTPL. However, no specific provision is found either in the existing Scale of Rates of VPT or in SOR proposed by the VCTPL for such an arrangement.	The license agreement stipulates that 50% of the wharfage at the rates prescribed in the Scale of Rates of VPT shall be shared with the licensee for the cargo handled from non-container vessels at VCTPL berths. As sharing of wharfage is already provided in the License Agreement with VCTPL, it does not warrant any separate specific provision in SOR.

7. The VPT has informed that the VCTPL levies Rs.1,00,000 per day on non-container vessels though there is no provision in its SOR. On a query raised by the VPT, the VCTPL has clarified that as per clause 2.17. of the revised tariff guidelines, the VCTPL in consultation with the trade is collecting Rs.1,00,000 per day for handling non-container vessels. Simultaneously, a proposal in this regard has been sent to TAMP for approval of the rate for this service.

8.1. A joint hearing, in this case was held on 12 June 2007 at the Visakhapatnam Port Trust premises. At the joint hearing VCTPL, VPT and the concerned users made their submissions. The VCTPL made a power point presentation of its proposal.

8.2. At the joint hearing the Visakhapatnam Port Trust (VPT) raised objection to the proposed levy of Rs.1 lakh per day towards the general land side facility of VCTPL used by non-container ship berthed at the terminal. The argument of VPT was that such a levy is not generally imposed henceforth at the other major ports and the proposal of VCTPL is not in terms of the BOT license agreement.

The VCTPL, however, argued that the concession agreement has an enabling provision by which it can approach the Authority for fixation of tariff for any use of the project facility handover by the landlord.

8.3. As no consensus could be reached between the VPT, VCTPL and users with reference to this particular tariff item, the VPT was advised to convene a meeting with the relevant user groups and the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) to resolve the differences and attempt to arrive at a consensus position. The VCTPL was advised to file a revised proposal on this issue based on cost justification or on the basis of the consensus reached. Since revised proposal to the received by the VPT may involve some time, it was decided to de-link the tariff proposed for non-container vessels from the main proposal and decide the matter separately as and when the revised proposal is filed by the VCTPL.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates of the Visakha Container Terminal Limited (VCTPL) was last revised by this Authority in August 2005. The Scale of Rates was to remain valid upto 31 March 2007. The VCTPL filed a proposal to continue with the existing Scale of Rates one month prior to the expiry of its validity. Since the case had to be processed following the usual consultation process, the Scale of Rates of the VCTPL was extended upto 30 June 2007 or till finalisation of this case whichever is earlier.
- (ii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years with a discretion given to this Authority to prescribe a different validity period. The VCTPL has, however, furnished projections for one year and requested this Authority to allow the existing rate to continue for one more year i.e. 2007-08. The main reason for the approach adopted by VCTPL is the slow pace of growth in volumes, and the uncertainties associated with future projection of volume and investment. It is noteworthy that the request of VCTPL is accompanied with requisite cost details. This Authority accepts the request of the VCTPL and takes up this case for prescribing tariff for the year 2007-08 alone.
- (iii). The VCTPL has furnished revised cost statements in May 2007 updating actuals for the year 2006-07 based on the provisional and un-audited Annual Accounts. Marginal variation is observed in the income and total operating cost for the year 2006-07 reflected in the revised cost statement vis-à-vis the position reported in the un-audited Annual Accounts. The VCTPL has furnished reconciliation for these variations. The income and expenditure reported in the un-audited Annual Accounts is relied upon for the purpose of this analysis and the variation noticed in the operating cost are suitably adjusted in other expenses and management overheads.
- (iv). The Licence Agreement (LA) requires the VCTPL to handle a Minimum Guaranteed Throughput of 104837 TEUs for the year 2007-08 after pro rata adjustment. Some arithmetical error observed in computation of the MGT on pro-rata basis by the VPT has been corrected.

As against this, the VCTPL has projected traffic of 75000 TEUs for the year 2007-08. The growth projected in container traffic for the year 2007-08 is 34.5% over the actual throughput handled in the immediate previous year. The VPT has endorsed the traffic projections made by the VCTPL for the year 2007-08. The container traffic projected by the VCTPL is relied upon for the purpose of this analysis.

If any undue advantage is found to have accrued to the operator due to wrong estimation, such advantage will be fully adjusted in the next tariff review.

- (v). Detailed computation of income at the existing tariff level has been furnished for the year 2007-08. In the initial cost statement, the income from lift on/ lift off charge for the year 2007-08 was estimated at the concessional rate offered by the VCTPL. It is relevant to mention that the financial impact of concessions granted cannot be allowed to be passed on to other categories. When pointed out this position, the VCTPL has modified, the income estimation from this tariff item in the revised cost statement filed in May 2007.

The revised operating income estimated by the VCTPL is considered for the purpose of this analysis. At the time of the next review, if it is found that the actual income varies widely from the estimates furnished, the additional accrual will be fully set off against the future tariff revision.

- (vi). The estimate of direct labour and maintenance labour cost for the year 2007-08 has been made with an escalation of 5.74% over the actuals of previous year based on the Wholesale Price Index (WPI) for the week ended March 31, 2007. The Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India for the financial year ended on 31 March 2007 is 5.4%. The estimate of this cost element is modified applying the WPI of 5.4% over the actuals of the previous year.
- (vii). The estimate of equipment running cost comprises power cost, fuel cost and repairs and maintenance charges which are discussed below:

- (a). Power consumption by quay crane is estimated at 4.18 unit per TEU for 2007-08 at the level reported for 2006-07. The overall consumption of power per TEU is estimated to drop from 27.51 units in the year 2006-07 to 23.25 units per TEU in 2007-08. This is mainly because the fixed consumption of power at high mast, and other areas get spread over the wider base thus reducing per TEU consumption. The power consumption estimates furnished by the VCTPL is accepted.

The increase estimated in the unit rate of power for the year 2007-08 is found to be within the stated limit of 5.4%. Hence the power cost estimated by the VCTPL is accepted.

- (b). The consumption of fuel for the year 2005-06 is reported at 2.11 litres per TEU, which has reduced to 1.87 per TEU in the year 2006-07. The fuel cost for the year 2007-08 is estimated maintaining the consumption at the level obtained in the year 2006-07. The estimation of unit rate of fuel for the year 2007-08 is made by applying 5.74 % escalation over the unit rate of Rs. 32.01 per litre reported in 2006-07. The increase in the unit rate fuel is restricted at the stated level of WPI of 5.4% and suitably adjusted for the estimated growth in traffic. Subject to this modification, the estimation of fuel cost furnished by the VCTPL is accepted.

- (c). Repairs and maintenance is estimated at 1% on the gross block of building and 2% on the gross block of plant and machinery. The repairs and maintenance cost for the year 2007-08 is estimated at Rs.123.96 lakhs as against actuals of Rs.78.25 lakhs reported for the year 2006-07. The estimate of this cost element in the year 2007-08 is found to be 58%

higher over the actuals reported in 2006-07 though the VCTPL has not proposed any additions to the gross block in this particular year.

The VCTPL has justified that major components of the RMQCs and RTGs were worn out in the year 2006-07. Replacements for most these components had to be imported since they were not available indigenously. As a result, the repairs and maintenance cost shot up by 28% in the year 2006-07 itself over the respective previous years.

The actual repairs and maintenance cost in the year 2005-06 indicates a 15% drop over the actual expenditure incurred in the relevant previous year. Hence, the repairs and maintenance cost incurred during the year 2006-07 seems to be higher when it is compared with the 2005-06 actuals. As explained by VCTPL, this may be due to refurbishing of RMQC and RTGs done during the year 2006-07, which need not be repeated every year.

Annual Accounts for the year 2004-05 reports repairs and maintenance cost at Rs.71.57 lakhs. If this cost is extrapolated for arriving at the estimates for the year 2006-07 by applying the normal annual escalation, the derived estimates are found to be closer to the actual repairs and maintenance cost reported in 2006-07.

Based on the analysis of this expenditure incurred in the past, there does not seem to be any justification to allow the cost element at the level estimated by the VCTPL. The estimate of repairs and maintenance cost for the years 2007-08 is, therefore, modified by applying prevailing WPI of 5.4% over the actuals reported in the previous year 2006-07.

- (viii). (a). In the last tariff revision, the royalty payable by the VCTPL to the VPT was admitted as an item of cost to the extent quoted by the second lowest bidder in line with the revised tariff guidelines.

The Net Present Value of the revenue stream quoted by the next lowest bidder (excluding upfront fee which is uniform) obtained from the VPT was found to be 51% less than the relevant assessment for the VCTPL's bid. Accordingly, royalty amount payable by the VCTPL on its traffic projections was allowed upto 49% thereby restricting the royalty payment to the level quoted by the next lowest bidder.

- (b). The VCTPL has claimed royalty payable to the extent of the second lowest quote but on the Minimum Guaranteed Throughput.

The traffic projections for the year 2007-08 is lower than the MGT envisaged in the LA. As per LA, the VCTPL is bound to pay royalty on the Minimum Guaranteed Throughput in case the actual traffic handled is less than the level of MGT.

The VCTPL has indicated the MGT at the level of 104400 TEUs for the financial year 2007-08 but has not furnished detailed working. The MGT computed by us based on pro-rata basis in line with the approach followed by the VPT works out to be 41816 TEUs, 73448 TEUs and 104837 for the years 2005-06 to 2007-08 respectively.

The actual container traffic handled by VCTPL is 47276 TEUS and 55769 TEUs in the years 2005-06 and 2006-07 and estimates for the year 2007-08 is 75000 TEUs. It is thus clear that the VCTPL has not met MGT in the year 2006-07 and does not anticipate to reach such level even in the year 2007-08.

- (c). The VCTPL has claimed royalty to the extent of the second lowest quote on the Minimum Guaranteed Throughput for the year 2007-08 on the grounds that it is obligatory on its part to pay the royalty to VPT on the shortfall of throughput. In such case, if the royalty amount beyond the traffic handled / estimated is considered as cost in tariff, then the existing traffic will have to bear additional burden arising due to the terminal not achieving the minimum guaranteed throughput quoted by the private terminal operator.

Incidentally a similar situation was faced at another private terminal i.e. South West Port Limited (SWPL) in the Mormugao Port Trust. While processing that case, the Government was informed that if traffic estimated by the private terminal is lower than the MGT envisaged in the LA, it will be appropriate to consider the revenue share/ royalty applicable only on the estimated traffic projections and admit it to the extent of the second lowest bid for the purpose of tariff computation. This means, the additional royalty payable due to non-realisation of the minimum guaranteed throughput will not be recognised. This approach was followed while considering the tariff revision proposal at SWPL. Similar approach is followed in the case of VCTPL also. Accordingly, royalty payable by VCTPL to VPT is allowed as pass through to the extent quoted by the second lowest bidder on the throughput projection of 75000 TEUs for the year 2007-08.

- (ix). The estimate under the head equipment hire charges relates to transportation cost of containers incurred by the VCTPL by outsourcing this activity to private contractors. The VCTPL has furnished a copy of the agreement entered with the outsourcing agencies to substantiate this estimate. The estimate of this item of cost for the year 2007-08 captures volume growth alone over the previous year 2006-07 without any effect of price inflation. The estimates furnished by the VCTPL is accepted.

- (x). The insurance cost for the year 2006-07 is reported at Rs.45.16 lakhs. For the year 2007-08, this cost item is estimated at the level incurred in the year 2006-07. It has not proposed any additions to the gross block of assets during this year.

The License Agreement provides for insuring, the project facilities and services at replacement value. It has furnished copies of the insurance policies along with the premium details for the year 2006-07 to substantiate the insurance cost. The insurance policy also mentions that the equipment and the buildings are covered at the replacement value subject to the maximum level included in the policy for each category of assets. It is not explained how the replacement value of the equipment in reference was determined. Nevertheless, the position reported by VCTPL is relied upon for this exercise. The estimates of insurance premium as furnished by VCTPL are considered in this analysis.

- (xi). In terms of LA, the VCTPL pays lease rentals for the 164000 sq. mtrs. for land allotted to it by the VPT. It has estimated lease rental of Rs. 75.74 lakhs payable to VPT as per the rates prescribed in the Scale of Rates of VPT. The actuals for the year 2006-07 also report the lease rental of Rs. 75.74 lakhs paid to the VPT. The VPT has, however, stated that the VCTPL has paid Rs. 78.70 lakhs towards annual lease rentals for the year 2007-08 as per revised Scale of Rates in line with the terms of License Agreement. The revised Scale of Rates of the VPT was notified in the Gazette of India on 6 June 2006. In the revised Scale of Rates though the license fee for open storage was not modified, the unit of levy was modified which may have marginal impact on the lease rental. That being so, the position indicated by the VPT is relied upon and considered in this analysis.

- (xii). The estimate of management and general overhead is made considering 5.74% increase towards inflation in the WPI over 2006-07 Actuals. This estimate is

modified applying the WPI of 5.4% in line with the approach followed for estimating other cost items.

- (xiii). Depreciation has been computed as per the rates prescribed in Companies Act, 1956. During the last tariff revision, it was observed that upfront fee of Rs.3.19 crores paid to VPT was capitalised and depreciated at the applicable rates. Likewise, the lease hold premium paid to VPT was also treated as an asset and depreciated. This Authority had categorically pointed out that the upfront fee and lease hold premium are one time expenditure relating to the project and hence need to be amortised over the entire project period in line with principle followed in case of other private operators. Accordingly, suitable adjustment was made in their cost statement to reflect this position while fixing the tariff.

For the purpose of tariff fixation, the VCTPL has excluded upfront fee and lease hold premium from the gross block of assets and shown separate entry by spreading these expenditure over the project period. It has also made suitable modification in the depreciation to that extent. This is found to be in line with the approach followed at other private terminals and the treatment given in the last tariff revision and hence is accepted.

- (xiv). The other expenses are reported at Rs. 67.17 lakhs in the provisional Annual Accounts for the year 2006-07. This item is estimated to increase by around 19% in the year 2007-08 over the previous years actuals.

The estimates of other expenses include tally charges, lashing/unlashing expenses and reefer monitoring charges constituting almost 47% of the total other expense. These expenses are reported to vary directly in proportion to the traffic. The other items under this head such as security expenses, testing charge and water charges are estimated to increase by 5.74% based on the WPI. Since almost the half of the expenses under this head vary with the traffic, the overall increase under this item is found to be more than the inflation rate considered by VCTPL.

Based on the position for the year 2006-07, the clarification furnished by the VCTPL is relied upon. The estimate of other expense furnished by the VCTPL for the year 2007-08 is accepted subject to the modification in the estimation of hire of man power, security expenses, testing charge and water charges, etc. by applying the annual escalation at the stated level of 5.4% over the actuals of 2006-07. Few of the expenses, which are expected to vary with the traffic, is accepted at the level estimated by the VCTPL.

- (xv). (a). The management expense relates to Technical Service fee payable by the VCTPL to the Dubai Ports International (DPI) and United Liner Agencies (ULI). Copy of the contract entered by the VCTPL with the relevant parties in December 2002 for rendering this service was forwarded during the last tariff revision.

As per the revised guidelines for tariff fixation 'Technical Service Fee' payable by the private terminals to their promoters or to their 'associate entity' can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yardstick of 'arms length relationship' of this transaction is established as defined under Income Tax Act. In the last tariff revision, this item was admitted as cost relying on the certificate from its Chartered Accountant certifying that the technical service fee payable by the VCTPL to the DPI and ULA has been determined having regard to 'arms length price' computed as per the provisions of Section 92 (C) of the Income Tax Act 1961. This expense was allowed as cost subject to verification at the time of next review based on the IT assessment order.

The Income Tax Assessment order for the year 2004-05 does not make any specific mention of admitting this expense.

The VCTPL has clarified that the payment of Management Fee has been deferred due to lack of sufficient funds. The agreement also provide for payment of the fee in the subsequent period as and when sufficient funds are available. Hence for the purpose of IT Assessment, the claim of this expenditure has been deferred and is proposed to be claimed in the year in which the actual payment is made. Based on the clarification furnished by the VCTPL, this item is admitted as cost relying on the certificate issued by its Chartered Accountant during the last tariff revision certifying 'arms length' of this transaction as per the Income Tax Act 1961 subject to verification at the time of next review based on the IT assessment order.

- (b). The TSA specifies payment to parent companies for a period of 5 years from 2003-04. The benefit of the technical services is expected to be available for the entire project. Hence the technical service fee payable by the VCTPL is spread over the remaining period of the project in line with the approach followed during the last tariff revision.

Technical service fee relevant for the first two years 2003-04 and 2004-05 prior to the revised tariff guidelines is not considered for spreading over the project period for reasons stated in the earlier Order this Authority. The management expense for the next three years i.e 2005-06 to 2007-08 are amortised over the remaining project period.

Accordingly, sum of provision made towards the management expense for the years 2005-06 and 2006-07 in the respective Annual Accounts and estimate for the year 2007-08 based on the current exchange rate i.e. Rs.392.00 lakhs are amortised over 28 years in line with the treatment given in the last tariff revision. This pass through is allowed subject to the conditions that VCTPL will produce at the time of next review the IT assessment orders for each of the years to show that the Income Tax Authorities has allowed this expenditure. If such evidence is not produced, expenditure allowed now will be set off in the next tariff review.

- (xvi). The VCTPL has made a claim of Rs.11.31 lakhs, Rs.29.37 lakhs and Rs.51.16 lakhs to be allowed as a pass through towards efficiency gain achieved in the year 2005-06, 2006-07 and 2007-08 over the year 2004-05.

A careful reading of clause 2.4.1. of the revised tariff guidelines would show that the benchmark for efficiency will be the average of the past performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff validity cycle. Secondly, the cost reduction should have been achieved due to improvement/efficiency/productivity.

In the working furnished to support the claim of efficiency gain, it is seen that the actual consumption of power in the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 has been compared with the actuals of 2004-05.

The relevant clause in the revised tariff guidelines is intended to compensate the operator for the reduction in the cost estimates due to efficiency / productivity improvement envisaged in the current tariff cycle over the average performance in the immediately preceding tariff validity cycle. The efficiency claim made by the VCTPL does not satisfy this stipulation made in the revised tariff guidelines.

The consumption of power by the quay cranes in the year 2007-08 is estimated at the same level of 2006-07. Likewise, the estimates of diesel consumption per TEU for the year 2007-08 do not show any significant improvement over the average diesel consumption achieved in the immediate preceding cycle.



With reference to the reduction in the consumption of power claimed at other areas like high mast towers, etc., the VCTPL has not established how this is achieved due to improvement in efficiency / productivity level and how the trade are benefited thereby. These measures mainly seem to be efforts made by VCTPL to reduce loss which could be possible only because of low volumes handled at its terminal.

In light of the position explained above, no allowance for efficiency gains claimed by the VCTPL is taken in the estimates for 2007-08.

Since the cost position considered in the current exercise is for a truncated validity period, the VCTPL is allowed to establish cost reduction expected to be achieved due to the efficiency / productivity improvement in the next tariff cycle with reference to the average performance of the years 2005-06 to 2007-08 in line with the revised tariff guidelines and also taking into consideration the observation made hereinabove.

- (xvii). (a). The gross block of assets and net fixed assets excluding the upfront fee and lease hold premium capitalised is reported at Rs. 72.74 crores and Rs. 50.62 crores for the year 2006-07. The depreciation amount considered for computation of net fixed assets marginally varies from the depreciation considered in the consolidated cost statement. The depreciation reported in the consolidated cost statement is considered for arriving at net fixed assets.

The VCTPL has not proposed any additions to the gross block of assets in the year 2007-08. For the purpose of this analysis, gross block and net fixed assets subject to modification in the depreciation for the year 2006-07 are considered. The balance upfront fee and the lease hold premium to the extent not written off at the end of the relevant financial year is added to the capital employed for computation of return.

- (b). For the purpose of estimation of the working capital for the year 2007-08, debtors are estimated at one months' revenue projection, stores and spares at six months' average consumption, cash and bank balances at one months' cash expenses and current liabilities are assumed to be 15 days average operating expenses. It has clarified that the current liabilities include items of extraneous nature which do not have direct relation to the operations and hence must be excluded for computation of working capital to reflect the position with reference to operating expense.

The estimation current liabilities and sundry debtors for the year 2007-08 are not found to be line with the revised tariff guidelines and hence suitably modified to comply with the revised tariff guidelines. The basis of estimation of cash balance is found to be in line with the revised tariff guidelines, however, in view of the some moderations done in the estimations of operating cost, the estimation of cash balance is modified to that extent. The modified estimation of working capital for the year 2007-08 based on the norms prescribed in the revised tariff guidelines is negative and hence considered as nil.

The capital employed subject to the modification explained in the foregoing paragraph works out to Rs.48.49 crores for the year 2007-08.

- (xviii). The capacity of the Container Terminal was assessed at 100000 TEUs per annum in last tariff revision for the years 2005-06 and 2006-07 based on the equipment deployed at the terminal. In the instant proposal, the VCTPL has assessed the designed capacity of the Container Terminal at 105668 TEU per annum for the years 2004-05 to 2007-08. The capacity of the Container Terminal

3270 GI/07-7

for the analysis of past period performance i.e. for the years 2005-06 and 2006-07 is considered at 1 lakh TEUs per annum at the level considered in the last tariff Order. The capacity of the container terminals for the year 2007-08 is considered at 105668 TEUs per annum as assessed by the VCTPL.

The capacity utilisation for the throughput projected works out to be 47%, 56% and 71% for the years 2005-06 to 2007-08. The capacity utilisation level reported for the years 2005-06 and 2006-07 are lower than 60%. As per the terms of the revised tariff guidelines, the return on capital employed for these two years are allowed at the stated level of 15% and adjusted for utilisation of the capacity.

For the year 2007-08, full return on capital employed is allowed since the capacity utilisation is estimated to be more than 60%. The rate of return for 2007-08 is allowed @16% per annum based on the updated values of the key parameters prescribed in the revised tariff guidelines.

- (xix). The VCTPL has not recognised the annualised impact of the terminal benefits receivable at the end of the project. In the absence of the relevant information furnished by the VCTPL, the depreciated book value of container handling equipment at the end of the project period is considered as terminal benefits receivable at the end of the project. Recognising that the payment would be due for 30 years, the annualised present value for the year 2007-08 is arrived at by applying a discounting factor of 11.5% in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (xx). (a). The VCTPL has furnished an analysis of the actuals for the past period 2005-06 and 2006-07 which are modified to the extent they are not found to be in conformity with the earlier Order and the general principles followed.

The income estimates considered in the last tariff Order are adjusted for increase in the rates allowed by this Authority in the said Order.

The actuals as reported in the respective Annual Accounts are considered. The general approach followed in the last tariff Order is followed for the assessment of the cost position for the past period.

For the years 2005-06 and 2006-07, the royalty payable to the VPT to the extent of the NPV quoted by the second lowest bidder is considered on the actual throughput achieved in the respective years even if the MGT as per the LA is not achieved in line with the analysis contained elsewhere in the agenda.

- (b). Accordingly, the net deficit after allowable return and the net deficit as per the last tariff Order subject to the above discussions is as follows:

(Rs. in lakhs)		
Years	Net deficit as per 2005 tariff Order after updating the income for tariff increase allowed	Net deficit actuals
2005-06	(-)1120.10	(-)720.35
2006-07	(-) 189.43	(-)216.43
<b>Total</b>	<b>(-)1309.53</b>	<b>(-)936.78</b>

- (c). The variation in terms physical and financial performance of the actual position vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is more than 20%.

It is however relevant to recognise that the overall actual position for the years 2005-06 and 2006-07 indicate only reduction in the deficit position in comparison to the position reflected in the last tariff Order despite the actual traffic being 25% and 30% lower than the estimates made in the

last tariff Order. One of the reasons for this position is the return on capital employed which is restricted to capacity utilisation reported below 60% based on the actual throughput handled as against full return granted in the last tariff Order based on capacity utilisation estimated at more than 60%.

Recognising the under utilisation of the capacity of the terminal and also bearing in mind that last tariff Order did not cover the full deficit position reflected by the cost statement while granting tariff revision, it is not found necessary to compensate for past losses suffered for the years 2005-06 and 2006-07. The existing traffic cannot be burdened with additional tariff for the expected traffic not achieved and capacity under utilisation. The objective should be to achieve better utilisation of the capacity created and for this purpose, tariff should act as an incentive to induce growth.

- (xxi). The cost statement for the year 2007-08 has been modified in line with the above analysis. The modified cost statement is attached as Annex-I. The summarised position of the results disclosed by the cost statements are tabulated below:

Operating Income (Rs. in lakhs)	Net Deficit (Rs. in lakhs)	Net Deficit (as % of income)
2151.49	(-)83.79	(-)3.89%

The modified cost statement reflects a deficit of 3.89% for the year 2007-08 at the existing tariff level. In view the deficit reflected by the cost statement, the proposal of the VCTPL to continue with the prevailing tariff for the year 2007-08 is accepted.

The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon for this tariff revision. Variation, if any, will be adjusted in future tariff in the manner prescribed in the revised tariff guidelines.

- (xxii). Users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the major ports / private terminals as stipulated in clause 2.15 of the revised tariff guidelines. The VCTPL has accordingly, in view of our suggestion agreed to introduce a suitable note in this regard in its proposed Scale of Rates.

Flowing from this principle a suitable provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which the VCTPL is not in a position to deliver / ship the cargo as and when requested by the users is also incorporated in line with the provision prescribed in other private terminals and the major ports.

- (xxiii). The existing provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and refunds by VCTPL is updated with interest rate of 14.75% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India in line with the revised tariff guidelines.

- (xxiv). The VCTPL has proposed to introduce three tariff items in the existing Scale of Rates as discussed here under:

- (a). Levy of Rs. 3000/- per container is proposed for non-declaration/mis-declaration of Out-Of-Gauge (OOG) containers i.e. over-dimensional containers. It is understood that this charge is covered under 'Change of Container Status' in the existing Scale of Rates. It has proposed to make this charge explicit and separate to avoid confusion. The existing Scale of Rates of VCTPL already prescribes such tariff for non-declaration / mis-declaration of hazardous container.

Though the Visakhapatnam Containers Lines Association had initially expressed certain reservation on introduction of the proposed tariff, subsequently at the joint hearing they have given consent to the proposed item.

Since the proposed tariff is more of a deterrent in nature than a regular charge, the proposed tariff is approved. Incidentally, tariff at the same level is prescribed in the Scale of Rates of Chennai Container Terminal Limited for non-declaration / mis-declaration of over dimensional containers.

- (b). It has proposed to levy Rs.5000/- per hour or part thereof for container vessels idling at its berth for more than 2 hours for reasons attributable to shipping lines. It had earlier proposed Rs.10000 per hour or part thereof in a separate proposal which is superseded by the revised rate proposed in the current tariff proposal. The proposed tariff of Rs. 5000 per hour for container vessels idling at berth is arrived on an adhoc basis.

It is relevant to mention here that the containers vessels handled by VCTPL are governed by the provisions prescribed in the Scale of Rates of the VPT with reference to levy of berth hire. The SOR of the VPT also stipulate provisions for levy of penal berth hire for underperformance of vessel with reference to the loading/ unloading norms to be determined by the Committee constituted for this purpose and penal berth hire for over stayal of vessel after completion of the loading / unloading operations beyond the prescribed time limit.

The provisions relating to levy of penal berth prescribed in the SOR of VPT are to be applied to container vessels idling at the berths operated by the VCTPL subject to some modification in the existing procedure. The Committee constituted by the VPT for the purpose of imposing penal berth hire must also include representatives from the VCTPL and representatives of container lines association while prescribing loading/unloading norms of container vessels to assess under performance of container vessel for the purpose of levy of berth hire.

The VPT will only act as a collecting agent and remit the penal berth hire, if any, collected from container vessels to the VCTPL.

- (c). It has proposed to levy Rs.8000 per hour from non-container vessels for availing general land side facilities at its terminal.

The users have also objected to the proposed levy. The land lord port VPT has also strongly objected the proposed levy on the grounds that it is not as per the terms of the LA. The VPT has clarified that it reserves the right to utilise berth when it is free and the berth will be made available to VPT within mutually agreed notice period. The LA allows VCTPL to designate other than container vessels at the berths operated by VCTPL with the mutual consent of the VPT and for this, the VCTPL is entitled to collect and retain 50% of the wharfage as per the SOR of the VPT.

The VCTPL on the other hand, claims that since most of the non-container vessels that came to its terminal last year had no cargo for handling, there was no accrual of wharfage to VCTPL and hence it is proposed to levy 8000 per hour or part thereof for non container vessels for availing the facilities at the terminal. While this Authority feels that some compensation could be allowed for such cargo to VCTPL, its cost needs to be justified.

In view of strong objections from the licensor as well as users, no consensus could be reached between the VPT, VCTPL and users with reference to this particular tariff item. The VCTPL is, therefore, advised to file a revised proposal on this item based on cost justification or on the basis of the consensus reached amongst them. An appropriate decision on this tariff item will be taken by this Authority when the revised proposal is received from the VCTPL. Recovery of charges, if any, made by VCTPL on this account is subject to adjustment / refund / further recovery, based on the final rate to be approved by this Authority.

- (xxv). The Scale of Rates approved by this Authority will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. In the instant case, since the existing Scale of Rates is allowed to continue, the Order approved by this Authority will come into effect immediately.

As already mentioned earlier, the financial position considered for the purpose of this analysis is till 31 March 2008 only. Hence, the validity of the Scale of Rates with the amendments approved will also expire on 31 March 2008. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the existing Scale of Rates of VCTPL to continue for the year 2007-08 subject to the amendments attached as Annex - II.

11.2. The tariff has been fixed relying on the information furnished by the VCTPL and based on assumptions made as explained in the analysis. The VCTPL is directed to file its next tariff review proposal well before the expiry of its validity along with the actual financial/performance details in the format prescribed. Analysis of variations also be made at the time of the next general review at the end of the tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT III/IV/143/2006/Ext'y.]

**ANNEX - I**  
**Consolidated Cost statement of Visakhapatnam Container Terminal Limited**  
(Rs. Lakhs)

Sr.No.	Particulars	2006-07 furnished by VCTPL	2007-08 Estimates furnished by VCTPL	2006-07 Actuals	2007-08 Modified Estimates
	Traffic (In MTs / TEUs)	55,769	75,000	55,769	75,000
	Capacity	105,568	105,568	100,000	105,568
I	<b>Total Operating Income</b>				
	(i) Container handling income	1,345.40	1,900.78	1,345.40	1,900.78
	(ii) Others	267.36	250.71	247.78	250.71
	<b>Total (I to II)</b>	<b>1,612.76</b>	<b>2,151.49</b>	<b>1,593.18</b>	<b>2,151.49</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>				
	(i) Operating & Direct Labour	95.22	100.68	95.22	100.36
	(ii) Maintenance Labour	65.87	69.65	65.87	69.43
	(iii) Equipment Running Costs	189.71	261.32	189.71	219.59
	(iv) Royalty / revenue share	13.66	38.37	13.66	25.27
	(v) Equipment Hire	70.20	95.19	70.20	95.19
	(vi) Lease Rentals payable to VPT	75.74	75.74	75.74	78.70
	(vii) Insurance	45.16	45.16	45.16	45.16
	(viii) Other expenses	68.77	80.19	67.17	78.85
	(ix) Management Expense	15.50	15.50	13.99	13.99
	<b>Total (I to ix)</b>	<b>639.82</b>	<b>781.80</b>	<b>636.71</b>	<b>726.53</b>
III	<b>Depreciation</b>	<b>573.24</b>	<b>541.53</b>	<b>573.24</b>	<b>541.53</b>
IV	<b>Overheads</b>				
	(i) Management & Administration overheads	166.02	175.55	164.52	173.40
	(ii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	12.53	12.53	12.53	12.53
	<b>Total (I to ii)</b>	<b>178.54</b>	<b>188.07</b>	<b>177.05</b>	<b>185.93</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>221.16</b>	<b>640.09</b>	<b>206.17</b>	<b>697.49</b>
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	<b>39.08</b>	<b>2.00</b>	<b>42.38</b>	<b>2.00</b>
	<b>Total</b>	<b>39.08</b>	<b>2.00</b>	<b>42.38</b>	<b>2.00</b>
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>				
	(i) Contribution to Provident Fund	12.55	13.27	12.55	13.27

(ii) Loss on sale of assets	0.43	-	0.43	-
<b>Total</b>	<b>12.98</b>	<b>13.27</b>	<b>12.98</b>	<b>13.27</b>
VIII FMI Less FME (VI) - (VII)	26.10	(11.27)	29.40	(11.27)
IX Credit back of the amount receivable at the end of the project period	-	-	5.25	5.85
X <b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>247.26</b>	<b>628.81</b>	<b>240.82</b>	<b>692.07</b>
XI Capital Employed	4,685.25	4,957.49	5,466.04	4,849.17
XII RoCE - Maximum permissible (15% for 2006-07, and 16% for 2007-08)	702.79	743.62	819.91	775.87
XIII Capacity Utilization	52.78%	70.98%	55.77%	70.98%
XIV RoCE adjusted for capacity utilization	370.91	743.62	457.25	775.87
XV <b>Net Surplus / (Deficit) (X) - (XIV)</b>	<b>(123.66)</b>	<b>(114.81)</b>	<b>(216.43)</b>	<b>(83.79)</b>
XVI <b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XV/E in %)</b>	<b>-7.67%</b>	<b>-3.34%</b>	<b>-7.85%</b>	<b>-3.89%</b>

**ANNEX-II**

**Amendments to the Scale of Rates of Visakha Container Terminal Private Limited notified on 19 September 2005 vide Order No.TAMP/31/2005-VCTPL.**

- (i). The existing note No.(iii)(b) in Schedule 2. GENERAL, may be replaced with the following:

*"The rate of penal interest will be 14.75% per annum. The penal interest will apply to both the VCTPL and users equally."*

- (ii). Insert the following conditionality as Note No.(viii) in Schedule 2.GENERAL:

*"User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VCTPL"*

- (iii). Insert Sr.No.15 under Schedule 1.9.- **ADDITIONAL CHARGES** - as given below:

Sl. No.	Particulars	(In Rs.)		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
15.	Non-declaration/mis-declaration of OOG container (Rate per container)	3000		

- (iv). Insert the following provision as Note No.(6) under Schedule 1:10.- **CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS** :

*"(6) - The storage charge shall not accrue for the period during which the VCTPL can not effect delivery of import container or shipment of export container when requested by the user."*